

# NEPTUNUS

## MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE  
50e jaargang - 50e année nr 286/ 1e trimester - 1e trimestre 2007

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

47e jaargang - 47e année nr 277-1e trimester - 1e trimestre 2004



# NEPTUNUS

Periodiek van de Zeevaart  
Nr 3 - November 1954

Périodique de la  
No 3 - novembre



# NEPTUNUS

# NEPTUNUS

info marine

# A m N é E

# 50

# Ja A r g a n G

# NEPTUNUS



# NEPTUNUS

info marine

# NEPTUNUS

info marine



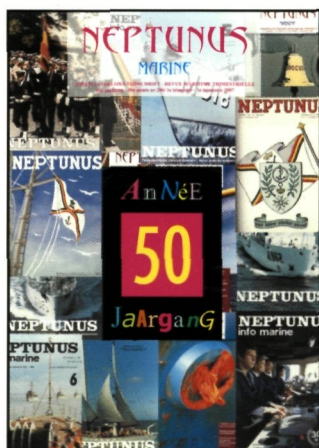




## "NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
Revue maritime trimestrielle

50e jaargang - 50e année  
nr. 286 - 2007/1



### **Uitgever - Editeur**

VZW **Neptunus** ASBL

BP 17, 8400 Oostende

Tel/Fax: 059/80.66.66

E-mail: [vzw.neptunus@scarlet.be](mailto:vzw.neptunus@scarlet.be)

### **Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue**

G. Vanlerberghe - Stationstraat, 198 - 8020 Oostkamp

### **Hoofredacteur - Rédacteur en chef**

J.-C. Vanbostal

### **Lay-out**

K. De Deyne

### **Vertaling, verbetering - Traduction, correction**

J. Boesmans

### **Publiciteitswerving - Service publicité**

C. Cappon

### **Raad van Beheer - Conseil d'Administration**

**Erevoorzitter - Président d'honneur:** J.- C. Liénart

**Voorzitter - Président:** G. Vanlerberghe

**Penningmeester - Trésorier:** J.- P. Falise

**Secretaris - Secrétaire:** N. Vansteenkiste

**Beheerders - Administrateurs:** G. Busard,

C. Cappon, Ph. Cornez, M. Decoster, K. De Deyne, L.

Delprat, D. Henrard, A. Jacobs, L. Naessens, F. Philips, H.

Rogie, J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel, P. Van Damme,

E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

## **Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements**

**Prijs per nummer / Prix par numéro**  
€ 4,50

**Jaarabonnement (4 nummers)  
Abonnement annuel (4 numéros)**

**Gewoon lid / Membre ordinaire**  
€ 15,00

**Steunend lid / Membre protecteur**  
€ 20,00

**Weldoener / Bienfaiteur**  
€ 30,00

**Abonnement buitenland  
Abonnement étranger**  
€ 33,00

Te storten op rekening  
A verser au compte  
473-6090311-30  
van / de Neptunus Oostende

*Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.*

*Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.*

*Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.*

*Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.*

*Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur.*

*Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.*

**ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende**

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers  
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

### **Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable**

Jean-Claude Vanbostal - Camiel Van Den Busschestraat, 89  
8310 Assebroek

**Druk / Impression:** Lowyck drukkerij bvba, B 8400 Oostende



Koninklijk Werk IBIS vzw organiseert



# Jubileumconcert

07 juni 2007 om 20 uur  
Kursaal Oostende



Defensie: steeds nuttiger en dichterbij

[www.mil.be](http://www.mil.be)

## Koninklijke Muziekkapel van de Marine

Onder leiding van:

Oppermeester-Chef Onderkapelmeester  
Michel Dumont

Gastdirigent:

Onderluitenant Kandidaat Kapelmeester  
Yves Segers

**CARMINA BURANA** (Carl Orff)

**NAVY GOES CLASSIC(s)**

m.m.v. een koor en gastartisten



kaarten: € 15

te bekomen via: - [www.sherpa.be](http://www.sherpa.be)

070/22.56.00

- Koninklijk Werk IBIS vzw

059/32.24.84

- Kursaal Oostende (infobalie)

.be



<b>Les sirènes d'Homère à nos jours</b>	
par H. Rogie	2
<b>Visserijwachtschepen (I)</b>	
door IOM (b.d.) R.F. Coulier	3
<b>Le déminage côtier après le guerre 40-45 (II)</b>	
par CPV (hre) J.-C. Liénart	10
<b>De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (VII)</b>	
door R. Thys	14
<b>De scaphandrier à plongeur</b>	
par IMP (e.r.) G. Trempont	19
<b>Een geen alledaags bezoek aan de basis van Zeebrugge...</b>	
door Fr. Philips en G. Toremans	21
<b>Info Marine</b>	
door/par J.-C. Vanbostal	25
<b>Il y a 20 ans...</b>	
<b>... le Herald of Free Enterprise chavirait au bout du môle de Zeebrugge!</b>	
par Saint Bernard du Spuikom	41
<b>Conro gekapseisd in haven van Antwerpen</b>	
door F. Van Otterdyk	43
<b>Aanleggen van vreemde militaire schepen in België</b>	
<b>Escales de navires militaires étrangers en Belgique</b>	43
<b>Marine Royale: Réflexions à propos de sa date de naissance (III)</b>	
par CPV(hre) J.-C. Liénart	44
<b>De Belgische Marine Schilders</b>	48
<b>Les Peintres de Marine Belges</b>	49
<b>Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (XXII)</b>	
par A. Delporte	50
<b>Nice to know</b>	55
<b>Maritiem België</b>	
<b>La Belgique Maritime</b>	
door / par J.B.	57
<b>Maritiem panorama</b>	
<b>Oostendse haventrafiek stagneerde in 2006</b>	
<b>Quel avenir pour le trafic passagers d'Ostende</b>	
door / par H. Rogie	58
<b>De Marine van de Belgen</b>	
<b>La Marine des Belges</b>	59
<b>De zee: een poort op de wereld</b>	
<b>La mer, ouverture sur le monde</b>	60
<b>Planning 2007</b>	61
<b>Aanleggen van Belgische Marineschepen in het buitenland in 2006</b>	
<b>Escales des navires de la Marine Belge à l'étranger en 2006</b>	62
<b>Afscheid van Padre Daniël Van Parijs</b>	63

# INHOUD SOMMAIRE



# LES SIRENES D'HOMERE A NOS JOURS

Les vieux loups de mer en parlent encore. Ces êtres, mi-femme, mi-poisson, essayaient par temps de brume de les appâter par leurs chants envoûtants. Beaucoup de ceux qui ne purent résister à leurs charmes, ont payé de leur vie ces brefs instants de volupté.

Dans les mythologies anciennes, une sirène était un être démoniaque. Elle était alors mi-femme, mi-oiseau. Plus tard, elle prit l'aspect que nos vieux marins connaissent: mi-femme, mi-poisson. Déjà les Grecs savaient qu'elles envoûtaient les navigateurs jusqu'à la mort.

Au Moyen Age, les sirènes étaient d'aguichants symboles sexuels. Les humanistes, par contre, les considéraient comme des êtres doués. Quant à nos marins d'aujourd'hui, s'ils en parlent encore, c'est un peu leurs phantasmes qu'ils concrétisent dans ces créatures mystérieuses et ô combien sensuelles!

C'est Homère qui est notre première source littéraire des sirènes. Dans le huitième chant de l'Odyssée, il nous relate ce que son héros, quelque huit cents ans avant Jésus-Christ, eut comme aventures avec elles. Puis vint Jacob van Maerlant, un des premiers poètes flamands, qui dans son manuscrit «Der Naturen Bloemen» nous montre une sirène allaitante. Depuis lors, chanteurs et écrivains du monde entier nous ont laissé de fascinants récits sur ces créatures mystiques.

Les arts décoratifs, eux non plus, ne sont pas demeurés en reste d'imagination. De merveilleuses sculptures grecques nous montrent de mystérieuses femmes qui portent encore des ailes. Car avant qu'elles n'aient leur queue de poisson, les sirènes ressemblaient aux anges.

Au Moyen Age, des chapiteaux et des autels de monastère se voyaient décorés de sirènes. Des symboles profanes et luxueux dans la liturgie catholique, me direz-vous? Vraisemblablement pas, car les

sirènes avaient alors un côté mystique qui s'insérait parfaitement dans le contexte ténébreux et imaginaire de la religion romaine. C'est ainsi qu'au XIV<sup>ème</sup> siècle, les moines de l'Abbaye Saint-Bavon traînaient leurs sandales sacrées sur les dalles de leur chapelle représentant des sirènes à moitié nues. On peut même y admirer une Sainte Vierge terrassant une sirène tout comme Saint-Georges le fait avec le dragon.

A partir du XVI<sup>ème</sup> siècle, la sirène devient avant tout un ornement. Comme sceau d'imprimerie dans un missel romain paru à Venise après le Concile de Trente en 1572. Comme insigne carnavalesque en Flandre zélandaise. Comme motif décoratif sur carreaux de Delft, et même comme icône russe.

Plus près de nous, voici Matisse qui nous peint d'aguichantes sirènes. Ses dessins sont si subtils qu'on se demande si leur corps se termine bien en queue écaillée. Il y a aussi Magritte, Delvaux, le cartooniste Brasser, et tant d'autres encore.

Enfin vint Hollywood. Les dessins animés s'emparèrent du sujet et Walt Disney créa pour l'émerveillement de nos enfants l'inoubliable «Petite Sirène». Mais celle-ci portait chastement un minuscule soutien-gorge car la pudibonde Amérique se devait de respecter sa morale légendaire.

Quant à la sirène la plus jeune, celle-ci n'a que seize ans. C'est le 16 mai 1989 qu'elle apparut dans le respectable quotidien britannique The Sun. Sous le titre «Sailors Find Mermaid near Florida», le reporter de service nota: «Once released the blonde sea-female told them she lived in the lost underwater city of Atlantis located deep beneath the Devil's Triangle». Il s'agissait donc bien d'une belle sirène blonde qui désigna aux marins de nos jours l'endroit où se trouve la cité sous-marine d'Atlantide. Ce ne peut donc être de la pure fantaisie si même la presse britannique

en parle. Que dire alors du Conseil supérieur de la Noblesse qui octroya aux villes d'Ostende et de Waasmunster le droit de porter une sirène dans leurs armoiries?

Non, les sirènes ne sont assurément pas de la pure fantaisie sortie de l'imagination de quelque marin lubrique. Je me rappelle qu'après une nuit astreignante de dragage, nous embouquâmes la passe du Four pour aller relâcher à Brest. J'étais alors jeune enseigne de vaisseau, seul de quart à la passerelle du M 930 **Rochefort**. Dans le petit matin blafard, une légère brume blanchâtre s'accrochait en longues traînées aux récifs du goulet.

Soudain, à tribord, je crus distinguer une vague silhouette allongée à fleur d'eau sur un écueil. Les paupières lourdes de sommeil, j'eus quelque peine à river mes yeux à mes jumelles. Ce que je vis alors fut à la fois tellement fugace et éblouissant que j'eus la sensation de vivre un rêve: de longs cheveux blonds qui cachaient à peine des seins admirablement galbés et qui allaient se perdre sur un bas-ventre longuement écaillé.

Je dus être le seul à la voir car mon timonier garda, au degré près, le cap que je lui avais donné. Quant au vieux qui dormait dans sa cabine, je me gardai bien de le réveiller, de peur qu'il ne me prenne pour quelque mythomane lubrique.

Les sirènes, de la pure imagination, me direz-vous? Maintenant qu'arrivé à l'âge où le marin vit de ses souvenirs, je n'en suis pas si certain.

H. Rogie



# Visserijwachtschepen (I)

Om de toepassing van de nationale en internationale reglementering inzake zeevisserij te controleren, en anderzijds bescherming en hulp aan de vissers te bieden, doen sedert eeuwen de meeste landen een beroep op een of meer vaartuigen van hun zeemacht, die men adviesschepen of adviesjachten ging noemen; later had men het meer over aviso's.

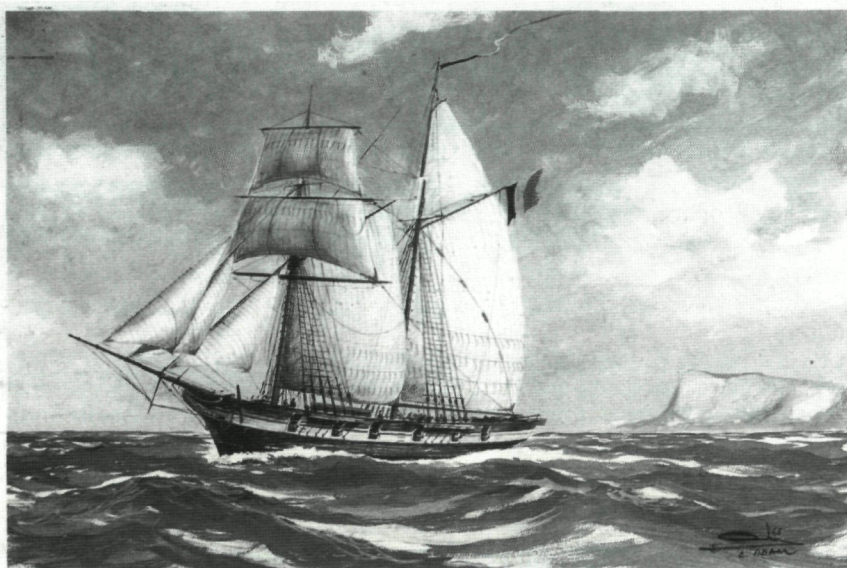
Hieronder volgt een overzicht van de Belgische visserijwachtschepen sedert 1830 tot op heden.

## 1. De Louise-Marie (1840)

Kort na de onafhankelijkheid van België gebruikte men voorlopig als wachtschip een 30 ton metende zeilkotter onder het bevel van jonge officieren. Hij voer naar de visgronden waar onze vissers meestal aanwezig waren, nl. in de Noordzee tot aan Shetland- en de Far Oë-eilanden. De kruisvaarten met deze kotter, die in wezen tot de douane behoorde, duurden tot in 1840, telkens met vertrek vanuit Oostende.

Nadat het Nationaal Congres op 15 januari 1831, na veel tegenstand, de nodige kredieten had vrijgemaakt voor de bouw van een oorlogsmarine en een koopvaardijvloot, kocht de regering een schoener van 200 ton voor de visserijwacht, gebouwd op de werf van Van Gheluwe te Brugge. Hij werd uitgerust met tien 12-ponder 'carronades', afkomstig van onttakelde kanonneerboten. Het vaartuig werd **Louise-Marie** gedoopt, naar onze eerste koningin.

Met een 60-koppige bemanning onder bevel van luitenant-ter-zee Eyckholt voer het af naar de visgronden in de Noordzee en rond IJsland. Lang zou dat echter niet duren, want het werd spoedig ingezet in de zoektocht naar handelsposten in verre overzeese gebieden,



1840: de Louise-Marie van de Koninklijke Marine op de rede van Oostende.

en later vervoerde het, samen met andere vlooteenheden, landgenoten naar Guatemala<sup>1</sup> voor het oprichten aldaar van factorijen. Al die pogingen mislukten helaas en heel wat officieren van de Koninklijke Marine stapten over naar de koopvaardij. Reeds in 1847 bemanden al heel wat manschappen van de Marine de stoomboten van de Oostende-Doverlijn. Anderen kregen de toelating om deel uit te maken van de in opbouw zijnde marine van de Duitse Bond.

Na heel wat debatten weigerde het parlement in 1855 nog kredieten te stemmen voor die 'geld verslindende Koninklijke Marine'. De schietpartijen tussen Belgen en de plaatselijke bevolking en ook de publieke opinie die gekant was tegen de koloniale politiek maakten in 1853 een einde aan onze koloniale expansiepogingen. Volgens een kamerlid «diende die politiek enkel als werktuig om de illusionaire en buitensporige denkbeelden van het Hof te verwezenlijken»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Cfr. dienaangaande het artikel 'SantoTomas der Belgen' door R. Thys in Neptunus 266 en 267/2002

<sup>2</sup> Koning Leopold had nochtans goede bedoelingen; hij wenste de handel terug op dreef te krijgen en nieuwe afzetgebieden te vinden voor onze industrie die sinds 1830 Nederland en haar kolonies grotendeels als klant verloren had.



Uiteindelijk werden de twee laatste schepen van de Koninklijke Marine gesloopt en werd de Marine zelf in 1862 afgeschaft. Van de 645 zeelui van 1834, bleven er op dat ogenblik nog 18 officieren en en 250 onderofficieren en manschappen over. De meesten onder hen stapten over naar de Staatsmarine, die in 1862 werd opgericht, zodat de stoomboten van de Oostende-Doverlijn ongehinderd konden vervoeren dankzij een staf bestaande uit ex-militairen van de voormalige Marine.

## 2. De Mathilde (1862)

Bij wet van 11 april 1862 werd de Koninklijke Marine ontbonden en anderzijds de Staatsmarine opgericht. Dit nieuw staatsbedrijf zou voortaan de pakketbotendienst uitbaten, en kreeg bovendien een aantal verplichtingen toegewezen waaronder de visserijwacht en de hydrografie van de kust- en de Scheldewateren. Doordat de meerderheid van de bemanningen uit ex-militairen bestond kregen de pakketboten en het visserijwachtsschip een 'militair' karakter. Zo behield men bv. de Belgische oorlogsvlag hoewel het een louter burgerlijke dienst betrof. Ook andere

tradities van de Koninklijke Marine werden behouden, zoals onder meer het brengen van de militaire groet aan oversten; ook groetten de schepen van de vloot met de vlag wanneer ze mekaar kruisten. Vele van die tradities verdwenen echter na WO I, toen vanaf 1919-1920 een groot aantal oudstrijders, die begrijpelijkerwijze dat militair gedoe beu waren, in dienst traden.

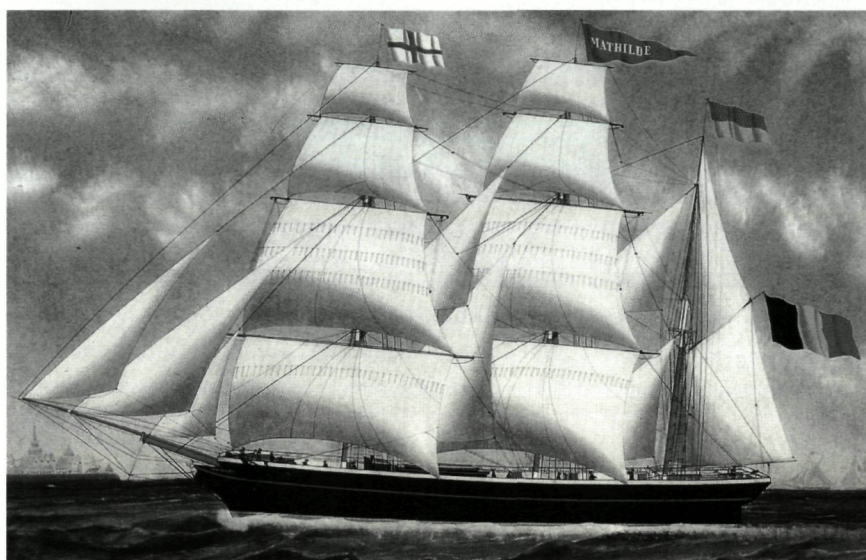
Sedert haar oprichting viel de Koninklijke Marine onder de bevoegdheid van de minister van Buitenlandse Zaken en dat bleef nu ook het geval voor het Loodswezen en de Staatsmarine. Vanaf 1900 kreeg deze laatste de officiële benaming 'Staatszeewezen', onder de bevoegdheid van het bestuur van het Zeewezen, maar tot na WO II bleef men die dienst de Staatsmarine noemen.

In 1862, nadat alle oorlogsschepen gesloopt of verkocht waren, huurde de regering de driemastbark **Mathilde** van de Oostendse reder Van Cuyl. Dit schip, dat 256 ton mat, was in Oostende gebouwd op de werf van A. Panesi. In uitvoering van het KB van 3 september 1867 werd aan boord logies voorzien voor 40 leerlingen van de scheepsjongensschool; zulke accommodatie zou trouwens

de regel worden op alle volgende visserijwachtschepen, tot in 1947 de visserijwacht opnieuw door een militair schip zou waargenomen worden. De **Mathilde** stond onder bevel van kapitein Probst van 1862 tot 1867, jaar waarin kapitein P. Clays<sup>3</sup> het bevel overnam. In 1882 werd ze vervangen door de **Ville d'Ostende**. Tijdens de oorlog van 1914-1918 werd de **Mathilde** door de Keizerlijke Marine in beslag genomen en als depot voor de bemanningen ingericht; in oktober 1918 stak de bezetter ze in brand.

## 3. De Ville d'Ostende (1881)

De wet van 6 januari 1884 bekrachtigde de conventie van Den Haag dd. 6 mei 1882, krachtens dewelke België, samen met Groot-Brittannië, Duitsland, Denemarken en Nederland deel zou uitmaken van een internationale visserijwacht. België was zeker niet onvoorbereid. Reeds in 1881 was immers te Baasrode bij Antwerpen een nieuw visserijwachtsschip van stapel gelopen. Hiervoor was bij wet van 5 augustus 1879 160.000 fr uitgetrokken. Net zoals de **Mathilde** was het een driemastbark maar dan in staal. Het schip dat de naam **Ville d'Ostende** kreeg was 34 m lang, 7 m breed en mat 358 ton. De bemanning bestond uit 74 man, de 40 leerjongens inbegrepen. Er waren geen kanonnen aan boord, enkel 20 geweren. Er was tevens een hospitaal aan boord en normaal maakte een dokter deel uit van de bemanning. Als zeilschip was het bijzonder geslaagd. Maar aangezien het enkel met zeilen was uitgerust twijfelde men in sommige maritieme kringen eraan of het de taken zou kunnen uitvoeren waarvoor het bestemd was. Enerzijds beantwoordde de tuigage niet aan die van een schoolschip en men stelde zich dan ook de vraag of het schip wel geschikt was om scheepsjongens op te leiden. Anderzijds beweerde o.m. de krant l'Echo d'Ostende<sup>4</sup> dat het niet geschikt was als visserijwachtsschip. In die tijd had inderdaad de stoom al lang



1862: de Mathilde gehuurd van de Staatsmarine als visserijwachtsschip.

<sup>3</sup> P. Clays, een commandant van de Koninklijke Marine, kreeg in 1842 het bevel over onze eerste mailboot Chemin de Fer, in 1852 omgedoopt tot Diamant.

<sup>4</sup> 'l'Echo d'Ostende' dd. 15 mei 1881.





1881: aviso Ville d'Ostende van de Staatsmarine.

zijn intrede gedaan in de visserij en de krant vroeg zich dan ook terecht af hoe een zeilschip overtreders zou kunnen verbaliseren als deze dankzij hun stoommachines zich snel uit de voeten konden maken. Waarom het traagste middel gebruiken om politiereglementen te doen eerbiedigen, aldus nog het blad, dat verwachtte dat binnen korte tijd Engelse en Franse visserijwachtschepen die opdrachten in onze territoriale wateren zouden uitvoeren.

Op 2 juni 1881 koos het schip voor de eerste maal zee onder bevel van commandant Van Schoten. Naast de commandant waren er 3 officieren, 2 bootslieden, 1 meester-timmerman, 12 matrozen en 30 scheepsjongens aan boord<sup>5</sup>.

In 1904 voerde Cdt. Fourcault, de kapitein die in 1906 met zijn schoolschip de **Comte de Smet de Naeyer** ten onder zou gaan, het bevel over de **Ville d'Ostende**. Het schip bleef de visserijwacht uitoefenen tijdens de zomer ter-

wijl de **Ville d'Anvers** (uit 1886 – zie verder) die dienst overnam tijdens de wintermaanden. Volgens sommige bronnen werd het schip in 1912 overgemaakt aan de scheepsjongensschool. Tijdens de ontruiming van Oostende door het Zeewezen in 1914 werd de **Ville d'Ostende** achtergelaten en door de Duitsers in beslag genomen. In 1916 werd hij door de Duitse sleper **Wilhelm** opgesleept naar Hamburg of Bremen. Hij was volgeladen met allerlei koperen en bronzen voorwerpen die de inwoners van Oostende en de omliggende gemeenten hadden moeten inleveren; onder die voorwerpen bevonden zich ook kunstwerken, zoals de bronzen beelden van de De Smet de Naeyerbrug. Na de oorlog heeft onze regering herhaalde malen geïnformeerd bij de Duitsers naar de **Ville d'Ostende**, maar zonder resultaat ... Tot op heden blijft men zijn spoor bijster.<sup>7</sup>

#### De Ville d'Ostende bijna verloren

Op maandag 7 juli 1903 vertrok de Ville d'Ostende, onder bevel van Cdt De Houst, uit Oostende met bestemming Lerwick (Shetland); vandaar zou hij doorvaren naar Bergen in Noorwegen en ook de Far Oëreilanden aandoen. Ingevolge het slechte weer moest het schip schuilen in de Scheldemonding waar het op zoek ging naar een ankerplaats. Maar plots zat het muurvast op een van de gevaarlijkste zandbanken in de Schelde, nl. de Suikerplaat tussen Borsssele en Terneuzen. Men wierp zoveel mogelijk materiaal overboord om het schip te ontlasten maar het kwam niet vrij. Assistentie van sleepboten werd gevraagd aan Oostende en Antwerpen. Intussen werden de scheepsjongens, samen met de aalmoezenier<sup>6</sup>, met reddingsbootjes aan land gebracht waarna ze naar Oostende vertrokken. Men vreesde denkelijk de ondergang van het schip aangezien de fokkemast reeds afgebroken was. De Koning verzocht de directeur van het Zeewezen, dhr. Verbrugghen, hem op de hoogte te houden van het verloop van de gebeurtenissen. Na een paar dagen slaagde men erin, met de hulp van de Genie, het schip te redden: er werd een geul gegraven tot aan het diep vaarwater en bij de eerste poging kon men het schip al vlot krijgen. De eerste herstellingen werden in Vlissingen uitgevoerd. Ooggetuigen verklaarden echter dat het schip in een wrak herschapen was en de publieke opinie vroeg zich af of het nog de moeite loonde dat de overheid uitgaven zou doen om dit al meer dan 20 jaar oude schip terug in zeewaardige staat te brengen.

<sup>5</sup> Adrien de Gerlache, de Belgische poolreiziger (Antarctica 1897-1899), was aspirant aan boord van de Ville d'Ostende en later aan boord van de Ville d'Anvers.

<sup>6</sup> Een van de eerste aalmoezeniers aan boord van de visserijwachtschepen was E.H. Hendrik Pype. Hij werd te Gheluwe geboren in 1854. Op 22 mei 1886 werd hij benoemd tot aalmoezenier van de Staatsmarine. 'Paster' Pype maakte zich zeer verdienstelijk in de visserijmiddens. Na een zeer bedrijvig apostolaat ging hij op 2 mei 1922 met rust. Hij overleed 4 jaar later op 3 juni 1926. De hydrografische schepen uit 1939 en uit 1949 droegen zijn naam; het laatste schip behoort thans tot ons maritiem erfgoed.

<sup>7</sup> Bron: 'De wrede zee' in Schuttevaer.



#### 4. De Ville d'Anvers (1886)

Vermoedelijk de commentaar in l'Echo d'Ostende van 15 mei 1881 na de bouw van de **Ville d'Ostende** indachtig, bestelde de overheid reeds in 1882 een nieuw visserijwachtschip bij Cockerill in Hoboken. Zijn naam was de **Ville d'Anvers** en het werd te water gelaten in 1884 en in dienst gesteld in 1886. Het schip was 64,50 m lang op de waterlijn (72 m overmeten) en 9,15 m breed; het had een diepgang van 3,15 m, een waterverplaatsing van 1136 m<sup>3</sup> geladen en mat netto 415 ton.; bunkers voor 190 ton kolen waren voorzien. Ditmaal was het dus een stoomschip met een 2 cilinder compound machine met een indicieële kracht van 800 pk, later gebracht op 950 pk; het schip was echter ook uitgerust als brik en had een zeiloppervlakte van 720 m<sup>2</sup>. Van de zeven boten aan boord waren er twee speciaal voorzien om de visserijwacht te verzekeren. De **Ville d'Anvers** had een stalen romp met teakhouten dekken. Accommodatie was voorzien voor 45 bemanningsleden en 40 leerlingscheepsjongens; alle verblijven hadden centrale verwarming met warm water. Tijdens de proefvaart liep het vaartuig meer dan 11 knopen maar de kruissnelheid was 9 knopen.

De eerste comandant was E. P. Ecrevisse<sup>8</sup> die de eerste reis, die twee maanden duurde, inleidde. Alle latere reizen duurden slechts 14 dagen en de meeste daarvan onder het bevel van cdt. De Hoest, die enkele jaren later zou overstappen naar de mailboten. Tijdens de eerste reis gebeurde er een jammerlijk ongeval dat het leven kostte aan twee bemanningsleden. Op 24 februari 1886, één maand na de afvaart, werden twee boten te water gelaten om aan boord te gaan van vissersvaartuigen. Tweede officier Derette nam plaats in de boot aan stuurboordzijde, samen met de matrozen Van Hulle en Meyer. Door een verkeerd manoeuvre bij het te water laten kwam de boot met de boeg in het water terecht



1886: aviso Ville d'Anvers van de Staatsmarine in 1912.

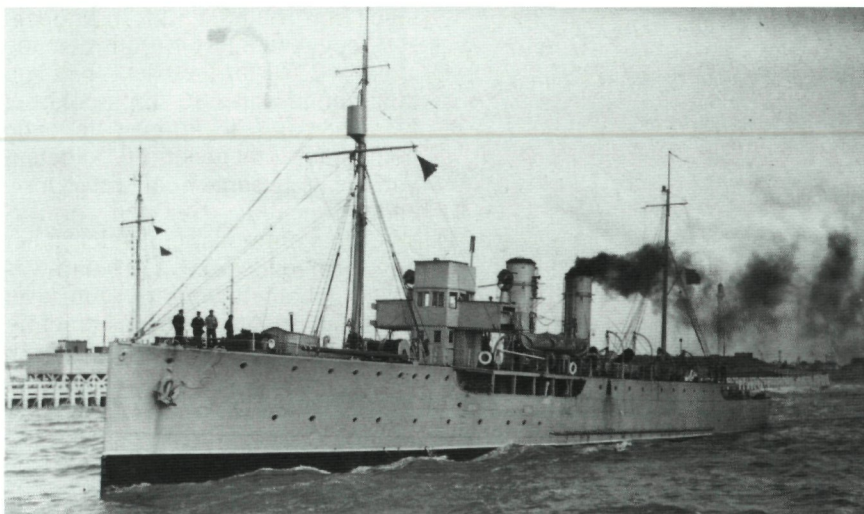
terwijl het achterste gedeelte hoog in de davit bleef hangen; door het zware gewicht knakte deze af. De drie bemanningsleden kwamen in het water terecht en Lt. Derette werd door de vallende davit getroffen en verdween onder water; Meyer kon gered worden maar Van Hulle, nochtans een goed zwemmer, kon de hem toegeworpen reddingsboei niet vastgrijpen en verdween in de diepte. Terwijl de verbrijzelde sloep terug aan boord werd genomen bleven de andere reddingsboten twee uur naar de drenkelingen zoeken, maar helaas zonder resultaat. Lt Derette liet een weduwe en vijf kinderen achter, matroos Van Hulle was ongehuwd. In augustus 1914 week het vaartuig uit naar Lowestoft, aan de Britse oostkust. Kolonel Emile F. Cornellie, die in 1917 in Grevelingen (Gravelines) toestemming had verkregen om een militaire marine op te richten, liet de Ville d'Anvers die toen onder het bevel stond van Cdt. Depierre van het Zeewezen, overkomen naar Calais; het vaartuig werd er een 'Dépôt des équipages'. Na de oorlog hernam de Ville d'Anvers de visserijwacht tot hij werd afgelost door de Zinnia. In 1924 werd de Ville d'Anvers gesloopt, na 37 jaar trouwe dienst. Het moet een sterk schip geweest zijn.

#### 5. De Zinnia (1920)

Om de dienst over te nemen van de **Ville d'Anvers**, toen reeds 34 jaar oud, kocht het Zeewezen in 1920 een Britse sloep van de 56 Flower-klasse fleet sweeping vessels van het Azalea type. De HMS **Zinnia** mat 932 ton leeg, was 81 m lang en 10,1 m breed en had een diepgang van 3,5 m; hij was uitgerust met een 1.800 pk triple-expansie stoommachine (drievoudige uitzetting). Maximum snelheid was 17 knopen; kruissnelheid 15. Tegen een snelheid van 9 knopen had het schip een actieradius van 9.350 mijl. Het was bewapend met twee vierduims en twee tweepondskanonnen. De **Zinnia** was gebouwd bij Swan Hunter te Walker-on-Tyne en op 18 augustus 1915 te water gelaten. In april 1916 deed hij dienst in de Middellandse zee als mijnenvleger, konvooibegleidingsvaartuig en onderzeebootjager. Na te zijn ontwapend werd de **Zinnia** aan het Zeewezen overgedragen; commandant Grayet en 1ste luitenant Piette namen hem in ontvangst. Het schip behield zijn naam, uiteraard zonder het letterwoord HMS. Op 7 juni 1920 kwam het, onder bevel van 1ste luitenant Piette en luitenanten Barbé en Stripstein als

<sup>8</sup> Cdt. Ecrevisse was in 1861 een van de laatste officieren van het vlaggenschip van de Koninklijke Marine, de Duc de Brabant, o/b van J.E. Van Haverbeke, wiens naam na WO II gegeven werd aan resp. een hoogzeemijnenvleger van het Algerine type en een MSO. Ecrevisse werd commandant van de mailboten Marie-Henriette (in 1874) en Parlement Belge (in 1884).





1920: de Zinnia, ex-HMS Zinnia van de Staatsmarine hier in Hamburg in 1937.

stafofficiëren dek, aan in Oostende waar het ingericht werd voor een 40-koppige bemanning en, zoals bij de vorige wachtschepen, met accommodatie voor 40 leerlingen dek en/of scheepswerktuigkundigen. Overal waar de **Zinnia** in vreemde havens voor anker ging kende dit goed onderhouden, in het grijs geverfde, ex-oorlogsschip veel succes. Het was wel het enigste visserijwachtsschip zonder kanon, met als gevolg dat iedereen verbaasd was als er een eresalvo werd gegeven... met geweervuur. Zo ook toen het, van 14 tot 17 oktober 1937, België vertegenwoordigde op de 50ste verjaardag van de vismijnen in Hamburg en Altona. Daar lagen ook andere visserijwachtsschepen zoals de Duitse **Elbe** en **Weser**, het Engelse **Lupin**, het Deense **Islands Falks** en het Nederlandse **Nautilus**. Heen- en terugreis verliepen onder ongunstige weersomstandigheden: zware zee bij de heenreis en mist op de thuisreis.

Tussen 1929 en 1938 werd de **Zinnia** bijgestaan door de **Wielingen** en de **Westdiep** van de Staatsmarineschool, en dit voor de ondiepe wateren langs de Belgische

kust (cfr. 'Schoolschepen en Zeevaartonderwijs' deel IV in Neptunus nr 285, blz. 245/246).

De laatste vooroorlogse bemanning stond onder bevel van commandant R. Bly, 1ste luitenant Renier, 2de luitenant Jonckheere en 3de luitenant Larose; hoofdtuigkundige was H. Duyck, geneesheer Kesteloot en almoezenier beurtelings J. Dobbels en A. Delbaere<sup>9</sup> <sup>10</sup>.

Toen het Zeewezen zijn schepen in veiligheid bracht in mei 1940 werd de **Zinnia** te Oostende achtergelaten. De bemanning was overgestapt naar de pakketboten en het schip zelf overgemaakt aan het Marinekorps. Maar de bevelhebber van dit Korps beschikte over onvoldoende manschappen om dit schip te bemannen en het werd dan maar gebruikt als logement voor het 1ste escadrille. Wel werd er een stuk afweergeschut op de brug geplaatst, dat dan toch zijn nut bewees vermits er een Stuka mee werd neergehaald. Als eerbetoon zou de later gevormde Zeemacht een van haar vaartuigen de naam **Zinnia** geven.

De Kriegsmarine nam dit oude schip in beslag en liet het compleet

verbouwen in Hoboken<sup>11</sup>. Het schip was nu iets langer en er was nu slechts één schouw en één mast ipv. twee. Het kreeg een flinke bewapening: drie 4.1 duimskanonnen, acht 37mm en vier 2 duims, alsook twaalf 20 mm luchtdoelgeschut. Het vermogen was opgevoerd tot 2000 pk. De bemanning bestond uit 142 koppen. De Kriegsmarine zette het schip, dat de naam **Barbara** kreeg, in 1942 in als 'Schulschiff' voor marine-artillerie en in combinatie met escortevaartuigen. In 1943 werd het als tender van een mijnveegflottielje ingezet. Na de oorlog vond de Belgische recuperatiecommissie het ongeschonden vaartuig terug in Emden. Personeel van het Zeewezen onder leiding van cdt. F. Timmermans bracht het in juni 1945 terug naar Oostende.

Ondertussen had het Zeewezen een der eerste uit Engeland teruggekeerde vissersvaartuigen, nl. de O285 Marie-José-Rosette van de rederij Vieren, als visserijwachtsschip opgeëist en in 1946 was de O179 Ibis, van de Ibischool, aan de beurt. In 1947, na 85 jaar onderbreking werd de visserijwacht opnieuw betrokken door een militair vaartuig aangezien de Zeemacht vanaf dan die taak overnam. De mijnenveger 1020, in dienst als hydrografisch schip en o/b van korvetkapitein Herremans—later tot in 1950 o/b van luitenant Geirnaert—, werd ingezet voor de visserijwacht langs de kust. Aan de andere kant was de ex-**Zinnia**, de **Barbara**, op 1 februari overgedragen aan de Zeemacht en door luitenant Lurquin naar een scheepswerf in Gent gebracht voor algemeen nazicht. Dit 'aviso' kreeg op 11 februari 1948 de visserijwacht<sup>12</sup> toevertrouwd tot halfweg 1950. Het schip kreeg de naam **Breydel** en voer onder bevel van korvetkapitein De Poorter; in 1951 werd het, na 35 jaar dienst, verkocht voor sloop aan een firma uit Boom (Antwerpen).

<sup>9</sup> De officieren Renier, Jonckheere en Larose voerden na de oorlog het bevel over pakketboten van de Oostende-Doverlijn; A. Delbaere werd almoezenier bij de Zeemacht.

<sup>10</sup> Bron: Wandelaer & Sur l'Eau 1937.

<sup>11</sup> Na de verbouwing had het vaartuig een heel wat moderner uitzicht en leek het niet meer op een 'oude tante', die zo typisch was voor de meeste Britse oorlogsschepen uit die tijd.

<sup>12</sup> Bedoeling was die taak toe te vertrouwen aan de nieuwe Artevelde, maar er rezen problemen (zie verder) en de overjarige Breydel werd ermee belast.





1948: de Breydel van de Zeemacht, ex-Zinnia, ex-Barbara.

## 6. De Artevelde (1940)

Met de laatste kredieten (36 miljoen frank) waarover het Zeewezen tot 1940 beschikte voor het moderniseren van zijn vloot, bestelde het bestuur van die staatsdienst in 1939 een nieuw vaartuig dat, ter vervanging van de 25 jaar oude **Zinnia**, de kust- en visserijwacht moest verzekeren. Het kreeg de naam **Artevelde** en werd gebouwd bij Cockerill in Hoboken. Met een

lengte van 98,5 m, een breedte van 10,5 m, een diepgang van 3,80 m en een vermogen van 30.000 pk moest het conform het lastenboek 28,5 knopen halen. Die snelheid moest bereikt worden dankzij twee schroeven en een vooruitstrevende, enige ter wereld, techniek: twee gelaste ketels met een werkdruk van 34 kg door oververhitte stoom dreven de Parsons Rateau reactieturbines aan<sup>13 14</sup>. Het schip zou een actieradius hebben van 2600 mijl



1940: aviso Artevelde van het Zeewezen; in 1941 K4 en in 1943 Lorelei van de Kriegsmarine; in 1946 Artevelde bij de Zeemacht.

tegen een snelheid van 26 knopen. Het leeggewicht 1640 ton metende aviso – 2270 ton geladen – had een tankinhoud van 680 ton stookolie. De 168 à 180 koppen tellende bemanning, inclusief 50 kadetten van de zeevaartschool van Oostende, beschikte over een comfortabele accommodatie, zonder in het oog springende luxe. Dit schip was zeker gebouwd voor de duur van meer dan 30 jaar. Het was prachtig afgewerkt van kiel tot brug, had een teakhouten dek en voor de dekkuitrusting werd veelvuldig gebruik gemaakt van roestvrij staal.

Bij de Duitse inval stond de niet afgewerkte **Artevelde** nog op de bouwelling. De bezetter maakte het schip prijs en op 24 augustus 1940 werd het te water werd gelaten. Het kreeg het kenteken K4 (K = Kanonenboot). De K4 werd voor afwerking opgesleept naar de scheepswerf Wilton Feyenoord te Schiedam. De Kriegsmarine voorzag het schip van een zwaardere bewapening als die voorzien door het Zeewezen; het kreeg drie 105 mm scheepsgeschut, vier 87 mm kanonnen, 16x20 mm luchtdoelgeschut en op het achterdek werden rails geplaatst om mijnen te leggen (het kon 120 mijnen laden). Ook werd het uitgerust met een paravane om zelf niet het slachtoffer te worden van verankerde zeemijnen. De Kriegsmarine liet eveneens op het hoofddek een admiraalsverblijf<sup>15</sup> bouwen, dat geheel afgewerkt was met het inmiddels uit de markt verdwenen sierhout 'avodiré'.

Half 1941 verliet het tot **Lorelei** omgedoopte schip de werf en zette het koers naar de Baltische zee waar allerlei testen plaatsvonden. Het schip haalde gemakkelijk 30 knopen en kreeg daardoor belangstelling van de Admiraliteit. Wel was, ingevolge de zwaardere bewapening, het schip minder stabiel dan voorzien. In 1942 werden op een Duitse werf nog belangrijke aanpassingswerken uitgevoerd, zoals o.m. het plaatsen van een dubbele bodem.

<sup>13</sup> Aanvankelijk had men zelfs drie schroeven voorzien maar daar was men vlug van afgestapt: twee ketels met twee turbines en twee schroeven waren veel eenvoudiger en bedrijfszekerder, wegens het wegvallen van complexe reductiekasten.

<sup>14</sup> Na de capitulatie van Duitsland toonden de Amerikanen veel belangstelling voor deze voortstuwingsinstallatie die enig was ter wereld.

<sup>15</sup> Admiraal Raeder maakte er gebruik van en later, vanaf 1943, admiraal Dönitz, die met het schip korte inspectietochten maakte naar plaatsen waar de Kriegsmarine opereerde.



In 1945 werd dit mooie oorlogsvaartuig door de Belgische recuperatiecommissie in Cuxhaven herkend als de voormalige **Artevelde**. In juli van datzelfde jaar werd het door personeel van het Zeewezen naar Oostende gebracht. Op 1 februari 1946 werd de ex-Artevelde, ex-K4, ex-Lorelei, opnieuw als **Artevelde** overgedragen aan onze jonge Zeemacht; korvetkapitein Larose nam het schip in ontvangst.

Dhr. Henry De Vos, directeur-generaal van het Zeewezen, koesterde het plan om de **Artevelde**, het vlaggenschip van de Zeemacht, in te zetten als visserijwachtschip, de oorspronkelijke bestemming van het schip bij zijn bouw in 1939; hij voorzag eveneens 10 snelle motorboten voor de kustwacht en de reddingsdienst. Spoedig moest hij echter ondervinden dat er een kink in de kabel was: de weinige officieren-werktuigkundigen die de Zeemacht rijk was wensten niet de verantwoordelijkheid op zich te nemen van een systeem dat hen vreemd was<sup>16</sup>. Hij slaagde er dan in een van zijn beste officieren-werktuigkundigen (cfr. 'Dagorder' dd. 29.11.1932) over te halen om dienst te nemen bij de Zeemacht om orde op zaken te stellen op de technische dienst. Het betrof Maurice Boydens<sup>17</sup> die begin 1946 de Zeemacht verwoegde met de graad van korvetkapitein. Boydens maakte dan met de **Artevelde** verschillende korte zeetrips met de officieren-technici van de Zeemacht waarbij hij vaststelde dat het hoognodig was ze bij te scholen. Die oorlogsveteranen hadden echter niet meer voldoende

ambitie en hij overwoog dan ook jonge onderofficieren op te leiden. Maar dat was niet zo eenvoudig want eerlijkheidshalve kon men die jongere krachten niet zo maar de veteranen laten voorbijsteken.... Men deed ook nog een poging om enkele machinisten van de mailboten naar de Zeemacht over te hevelen maar die hadden geen zin meer om 'soldaatje' te spelen en regelmatig lang van huis te zijn. Wel integendeel, want vele bemanningsleden uit alle rangen die tijdens de oorlog in de Royal Navy hadden gediend, waren naar de Staatsmarine teruggekeerd waar zij vastbenoemd waren met alle rechten en voordeelen daaraan verbonden; de laatsten onder hen vertrokken in 1949, tot grote opluchting van de jongere officieren die aldus hun bevorderingskansen zagen vergroten, des te meer daar op 25 februari 1949 de Zeemacht overgeheveld werd van het Zeewezen -ministerie van Verkeerswezen- naar het ministerie van Landsverdediging<sup>18</sup>.

De **Artevelde** bleef bijgevolg aan de kade liggen en geruchten deden de ronde dat het schip in slechte staat was; ook was er sprake van sabotage door de Duitsers! Hoe

## BEHEER VAN HET ZEEWEZEN

### DAGORDER

Op 10 October 1932 viel de motorloodsboot N° 13, in kruistocht plotselings stop, tengevolge van het stilvallen van de hoofdmotor.

Alsdan dat geen het minste kenteeken de oorzaak van het stopvallen liet vermoeden, heeft machinist Boydens, M. M. L., niet gearzeld tot eene volledige herziening van den motor over te gaan en, met noodmiddelen, de noodige herstellingen te doen. Na een aanhoudende krachtspanning van meer dan 14 uren is Boydens er in gelukt de motor terug in werking te brengen. Hetgeen het ter plaatse sturen van een hulp sleepboot heeft vermoeden en aan het Beheer de besparing heeft verzekerd van eene nooge uitgave.

Voornoemde agent heeft in dit geval blijk gegeven van doericht, initiatief en een groote verknochtheid aan zijne plichten.

Als blijk zijner tevredenheid heeft M. de Minister besloten het schoon gedraag van dezen agent ter kennis van het personeel te brengen; diensgevolge wordt M. Boydens op de dagorder vermeld als hebbende zich jegens het Beheer verdienstelijk gemaakt.

Deze dagorder wordt gedurende 10 dagen aan boord van alle Staatsvaartuigen, in de wachtkamers, kantoren, wer- en stelplaatsen aangeplakt.

Brussel, den 29<sup>e</sup> November 1932.

De Directeur Generaal,  
DE VOS.

dan ook waren de officieren-technici, afkomstig van de Royal Navy, opgelucht. De **Artevelde** werd dan maar naar de voorhaven van Brugge overgebracht waar hij dienst deed als wachtschip. In 1954 werd het mooie schip gesloopt zonder dat het ook maar één dag dienst gedaan had als visserijwachtschip, taak waarvoor het gebouwd was....!!!

*Wordt vervolgd*

*IOM bd R.F. Coulier*

<sup>16</sup> Het betrof hier uitsluitend lagere officieren die vóór de oorlog hoofdzakelijk chef-machinist waren op vissersboten, uitgerust met stoomzuigermachines, van 450 tot 600 pk; enkelen onder hen hadden onder de oorlog dienst gedaan op onze korvetten Godetia en Buttercup, die een vermogen hadden van 2750 pk. Stoomturbines met zulk groot vermogen als de **Artevelde** waren hen volkomen vreemd.

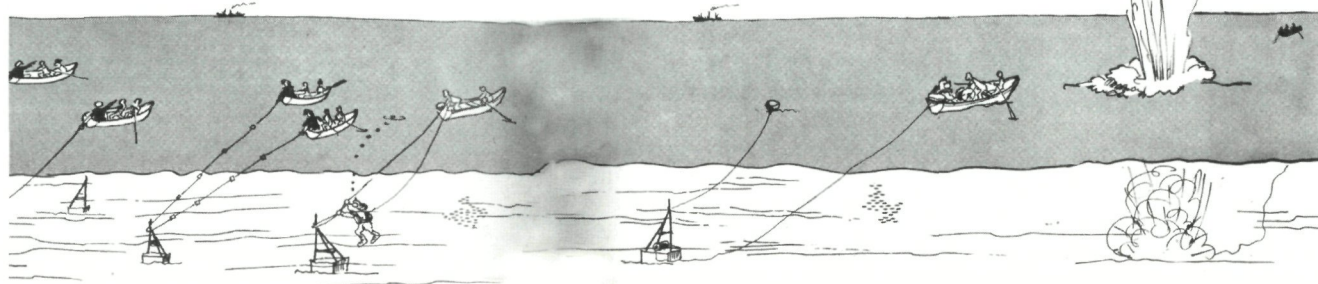
<sup>17</sup> Maurice Boydens (1899-1996) was een zeer bekwaam werktuigkundig officier bij het Zeewezen, afgestudeerd aan de Zeevaartschool te Oostende. In 1930 was hij hoofdwerktuigkundige aan boord van de eerste motorloodsboot (MLB 13) die een nieuw tijdperk inluidde en weldra de stoommachines aan boord van de staatsmarine zou verdringen. In 1935 diende hij aan boord van de eerste motorpakketboot Prince Baudouin. Op 15 mei 1940 kon dankzij hem de nog niet opgeleverde Prince Philippe op één motor naar Engeland ontsnappen. Tijdens de oorlog voer hij op Amerikaanse vrachtschepen die onder Belgische vlag voeren; met één ervan werd hij getorpedeerd.

<sup>18</sup> Gedane zaken nemen geen keer, zegt men! Inderdaad, maar het loont toch de moeite te vermelden dat op 1 december 1938 het Marindepot door Landsverdediging werd opgericht. Op 15 september 1939 werd dan het Marinekorps gemobiliseerd maar toen het op 13 juni, tegen de zin van de Britten, Dartmouth verliet met bestemming Frankrijk, betekende dat het einde van het Korps. Was dit niet gebeurd dan was onze Zeemacht tien jaar eerder ontstaan en hadden onze zeelui in Engeland onder Belgische vlag gevaren en onder een eigen statuut.



# Le déminage côtier après la guerre 40-45 (II)

par le Capitaine de vaisseau (hre) J.C. Liénart

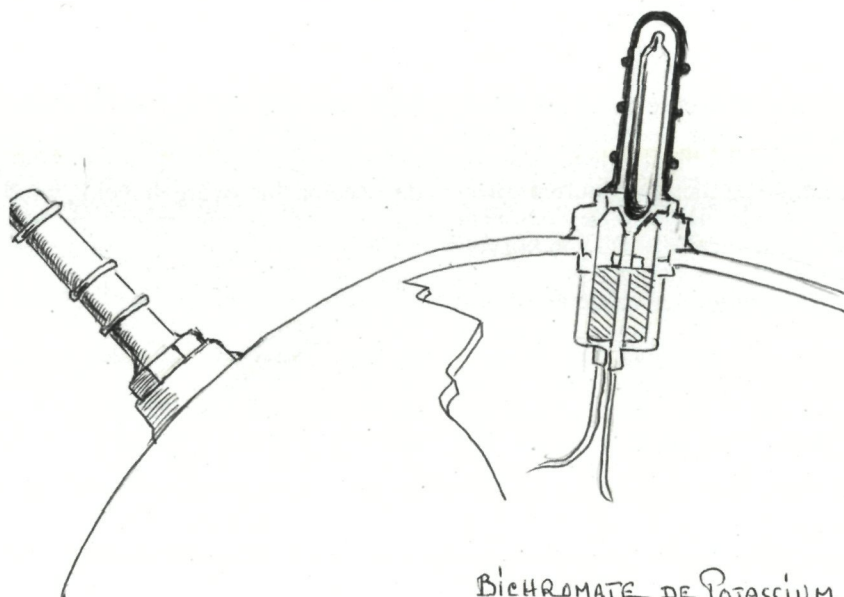


## Les mines 'Kathy'

La période de déminage au MOD de Flessingue me permet de faire la connaissance des mystérieuses 'Kathy', ces mines au nom de jeune fille. Je suis étonné d'apprendre que ce nom est directement dérivé de l'abréviation anglaise de la mine de fond allemande KMA (Küstenmine Type A), le 'K' et le 'T' se prononçant 'kay tee', qui est rapidement déformé en 'Kathy'. Cette mine est, paraît-il, une invention du maréchal Rommel, tout comme les 'asperges' du même nom. Ces dernières sont des poteaux téléphoniques plantés dans le sable, reliés entre eux par du fil de fer barbelé et garnis sporadiquement, au sommet, de mines antichars. L'astucieux système est bon marché et interdit aux avions et planeurs d'atterrir sur les plages à marée basse. Les Allemands ont également rendu ce système efficace, à marée haute, contre les chalands, en enfouissant le poteau dans un bloc de béton contenant un obus de marine de 80; la pointe contenant le détonateur se trouve tout contre le poteau, de manière à exploser lorsqu'il est touché par une barge de débarquement. Quant aux mines 'Kathy', il s'agit de mines antichalands-de-débarquement qui sont disposées sous le niveau des marées basses, en plusieurs rangs, le long du littoral du mur de l'Atlantique. La grande difficulté de les détecter est due à leur faible immersion, 4 à 6

CORNE ELECTRO-CHIMIQUE

DE HERTZ



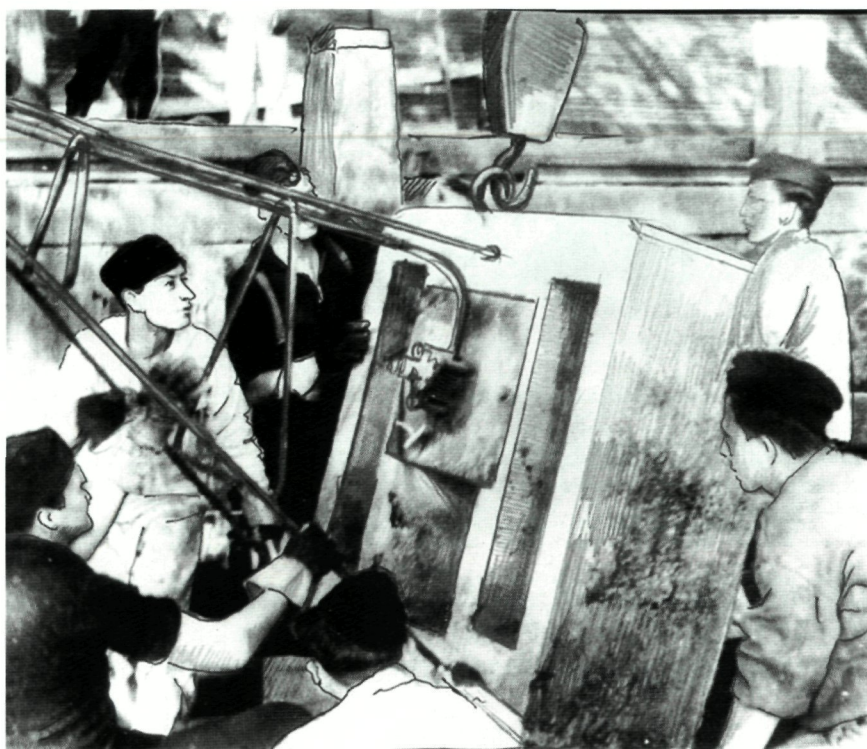
BICHROMATE DE POTASSIUM

ELECTRODES ZINC-CHARBON

mètres d'eau les rendant invisibles. Les navires étant inopérants dans de telles eaux, la seule méthode pour les détecter et les pétarder est d'utiliser des embarcations à fond plat. La partie basse de la mine se compose d'un bloc de béton muni de trois alvéoles qui reçoivent 100 kg d'explosifs. Le corps bétonné est surmonté d'un trépied en fer, haut de 1.80 m, au sommet duquel est fixé un détonateur ordinaire de

mine à contact; ce type de détonateur consiste en une corne en plomb renfermant une fiole en verre, contenant de l'acide. La malléabilité du plomb ainsi que la fragilité du verre font que, dès qu'un objet lourd plie le plomb et casse le verre, celui-ci libère l'acide qui vient alimenter une batterie électrique, dont la décharge fait immédiatement éclater la charge explosive. Une difficulté pratique existe toutefois:





Chargement d'une mine KMA par les marins allemands

les navires qui mouillent ces mines ne peuvent les larguer qu'avec un écartement de sécurité. Pour compenser cet écart les Allemands ont garni les antennes de ces mines d'un long ruban flottant entre deux eaux; il est destiné à s'enrouler dans les hélices des bateaux de débarquement et mettre ainsi feu aux mines. Les 'Kathy' sont mouillées à marée basse par des fonds de 3 à 4 mètres, ce qui sur nos côtes correspond à une profondeur de 6 à 8 mètres à marée haute; la hauteur de la mine est de  $\pm 2$  mètres ce qui met les antennes à des profondeurs allant de 1 à 6 mètres, selon l'heure de la marée. A ces paramètres il importe d'ajouter le creux des vagues. Tout cela nous amène à effectuer manuellement le travail de détection et de destruction et d'armer des canots à fond plat et surtout sans hélices.

Le MOD de Flessingue dispose d'un camion à double essieu destiné au transport des embarcations de type Zodiac, ainsi que

les charges de démolition. Un second véhicule 4x4 tous-terrains, transporte les détonateurs et autres explosifs; c'est une mesure de sécurité élémentaire. Enfin, un troisième camion sert au personnel hollandais et belge, car entretemps les prisonniers allemands, par suite des protestations des Russes, ont été renvoyés chez eux. Les gouvernements alliés ont par conséquent décidé de former des nationaux pour la destruction des engins de guerre, ainsi que les champs de mines sur les zones de combat, les plages et la mer. La convention de La Haye est bien morte. Dans le cadre de ces décisions je reçois à Flessingue une équipe à former à ce dangereux métier. C'est ainsi que le premier-maître Jean-Baptiste Dreesen, dont la personnalité marquante est bien connue, et le quartier-maître Marcel Debecq<sup>1</sup>, qui vient de terminer une formation de plongeur à Leyde, arrivent au MOD en compagnie de quelques matelots.

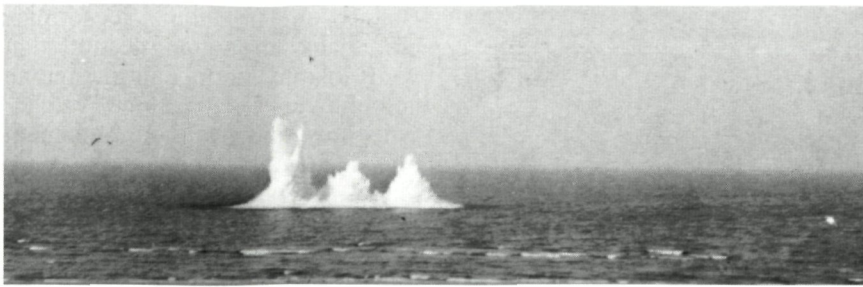
Belges et Hollandais, désormais unis dans un même destin, s'en vont chaque matin dans la même colonne vers les plages de Walcheren. Les routes qui nous mènent près de la grande dune qui borde les plages de l'ouest de l'île sont belles et toutes pavées de briques rouges. Une fois sur place, commence le transbordement du matériel. Cette opération est rendue pénible par le trajet à faire dans le sable meuble qui se dérobe continuellement sous les pieds. Le matériel est alors disposé sur la plage déserte, les canots sont gonflés au plus près de l'eau et les dragues étendues sur le sable avant d'être lovées à l'arrière des canots. Ces dragues sont constituées de minces câbles d'acier de plus ou moins 100 mètres de long, manillés à chaque extrémité à un plomb de sonde, lui-même fixé à un bout de cordage en chanvre servant de bosse de remorque. Deux par deux les canots sont poussés à l'eau par des hommes immergés jusqu'à la taille qui, dès qu'ils le peuvent, sautent à bord et payent sauvagement pour passer la dernière ligne de vagues déferlantes;



Le premier-maître Jean-Baptiste Dreesen

<sup>1</sup> Marcel Debecq est un sous-officier courageux qui perdra la vie lors d'une opération de désamorçage d'une bombe à Middelkerke en juin 1969. Ce garçon d'un dévouement sans limites est animé d'une modestie exemplaire et d'un professionnalisme irréprochable. J'en veux pour preuve ses performances de plongeur ainsi que le calme qui lui permet de dominer la consommation d'air durant ses plongées en scaphandre.





les équipages ont pour seul souci de rester face aux déferlantes afin de ne pas être retournés. Toujours en double, les zodiacs mouillent conjointement les dragues et tirent droit vers le large. Lorsqu'une drague accroche un obstacle, le bon espoir est de trouver une mine à trépied, mais pour le savoir il faut y aller voir. Pour rendre cette visite possible, les deux canots viennent à couple et les équipages découplent le filin des bosses de remorque et y frappent une bouée. Plus tard un plongeur en 'P-pack', dans une autre embarcation, peut s'en servir pour se déhaler jusqu'à l'obstacle balisé. Une ligne de vie maintient le plongeur et le 'seinmeester' en contact. Quelques signaux permettent aux deux hommes de 'dialoguer': ainsi deux petites tractions indiquent qu'il s'agit bien d'une mine, auquel cas le plongeur fixe solidement le câble de la bouée à la mine, afin qu'elle ne se largue pas à la renverse du courant. Les canots-dragueurs peuvent alors se baser sur la position de la première mine et profiter du courant pour se diriger vers la position supposée d'une seconde mine, et ainsi de suite jusqu'à repérer l'alignement du champ de mines. Le travail du plongeur se fait pour l'essentiel à l'étable du courant. Il met à profit cette période pour descendre sur chacune des mines balisées et y fixer une charge d'explosifs et un détonateur. Ensuite il remonte dans le canot des artificiers qui s'écartent de la mine tout en déroulant le câble électrique qui relie la charge à l'exploseur. La distance de sécurité est marquée sur le câble par un chiffon rouge. Une fois en place l'artificier enclenche le piston de l'exploseur et la mine explose en projetant une haute colonne d'eau blanche et sableuse qu'indique le succès de l'opération. Après chaque explosion les hommes du canot du 'springmeester' (artificier) ramassent

les poissons tués par l'onde de choc provoquée par la déflagration; ils en feront une friture à la pause de midi. Le travail est épuisant, compte tenu des portages dans le sable, des passages des brisants et le pagayage à bord durant toute la journée. Tout cela sous la pluie, le vent, le soleil parfois trop ardent, fait que le soir nous sommes tous bel et bien crevés. Ce travail de fourmis, nous l'avons effectué sur toute la côte de l'Oostgat jusqu'à Domburg et Westkapelle.



Un de mes souvenirs impérissables est la mer. Elle y est moins rude que celle que nous connaissons en Belgique. Les lames et les hautes houles y sont brisées par les bancs de sable du large, où à marée basse se profile, çà et là, l'épave d'un char d'assaut ou d'un LCT échoués durant l'assaut du 48ème Royal Marines Commando ou du 10ème Commando belge lors du débarquement du 1er novembre 1944. Par très gros temps, lorsque la mer est impraticable, la colonne 'Kathy

Mine Party' traverse l'Escaut pour déminer la côte de Breskens à Cadzand, mieux abritée des vents d'ouest. Cette zone n'entrant pas dans mes attributions, c'est après bien des insistances que les Hollandais me donnent l'autorisation d'accompagner l'équipe de démineurs hollandais. Dès le départ je suis intrigué par la présence, à bord du camion de tête, d'une très grosse mine du type GK 'Paddestoel' (champignon), une mine semi-sphérique allemande; le camion arbore des fanions rouges et une pancarte 'Springstof' (explosifs). Arrivé sur l'autre rive nous sommes contrôlés par la maréchaussée hollandaise. Une fois les vérifications sommaires terminées, nous nous rendons sur la plage pour y effectuer le même travail que sur l'Oostgat. En fin de journée, après avoir rangé tout le matériel dans les camions, nous rejoignons en colonne le 'pont' (prononcez

'ponnt') ou 'overzet', en fait le ferry qui relie Breskens à Flessingue. Ce qui me semble étrange c'est que la mine soit toujours dans le camion et cela m'intrigue énormément car nous n'avons pas l'habitude de faire des allers et retours avec de tels engins. J'attendrai longtemps pour obtenir la clef de l'énigme. C'est un de mes hommes qui me racontera cette singulière histoire. Les Hollandais avaient vidé la mine de sa charge explosive, laissant un espace suffisant pour y loger du





matériel de contrebande, tel que du Bols, des cigarettes et autres articles profitables. Et pendant que nous déminions, le chauffeur se rendait en Belgique pour y négocier ces produits de fraude. Ce petit trafic a fonctionné longtemps car jamais un contrôle n'eut lieu pour vérifier si la mine était encore active.

Un jour particulièrement ensoleillé le CPC Paul Van Waesberghe, commandant à l'époque de la DNC (Division Navale Côtière), dont nous dépendions, procéda à une inspection de notre équipe. L'escalade de la dune sous une température caniculaire le fit transpirer sous son uniforme. Epuisé par l'effort il devint très compatissant et je suis certain que ce jour-là il nous aurait accordé sans aucune réticence des tenues tropicales. Il faut en effet savoir qu'à l'époque nous étions vêtus de guenilles nous donnant plus ou moins l'aspect de marins. Ce qui est sûr, c'est qu'il n'y avait pas de quoi être fier de la dégaine de nos démineurs. L'essentiel de la tenue de travail était la salopette bleue que les marins de la Navy portaient durant la guerre et que nos marins portaient déchirées aux emmanchures, à la taille et aux genoux, ainsi que des bottes trop courtes pour ne pas être remplies d'eau à chaque embarquement. Des bas de mer en grosse laine qui un jour furent blanches, garnissaient le haut des bottes. Comme imperméables nous avions de vieux cirés (oilskins) tout collants, voire même des vestes et pantalons enduits d'un produit contre le gaz moutarde. Ces vêtements s'usaient et se déchiraient en peu de temps, la nature même du travail ne permettant pas de les garder longtemps en bon état. Les passants des ceintures ainsi que les pressions disparaissaient en premier lieu; les matelots étaient alors

obligés de nouer leurs vêtements au moyen de 'spinyarn' ou bitord goudronné. Mais ce que je souhaitais obtenir du Commandant c'était autre chose que des améliorations vestimentaires. Ce qu'il nous fallait c'étaient des canots plus maniables



que ces gonflables et possédant de meilleures qualités marines; les canots pneumatiques utilisés par les Hollandais dérivait trop rapidement au vent, ce qui rendait les opérations plus dangereuses encore, comme en témoigne le récit vécu par un springmeester. Pendant qu'il déroulait son fil électrique, il faisait payer son équipage dans le sens du courant mais, absorbé par son travail, il ne se rendit pas compte que le courant s'inversait et que le vent contraire le repoussait vers la mine. Certain d'être à une distance suffisante puisqu'il avait atteint la marque rouge du câble, l'artificier actionna son explosif et la mine sauta à si courte distance que le canot se retourna, projetant

hommes et matériel à la mer. Cette fois-là cela se limita à un bain forcé mais la situation aurait pu avoir des conséquences plus graves; deux démineurs ont d'ailleurs perdu la vie dans les mêmes circonstances. Le Commandant Van Waesberghe fut aisément convaincu et dès son retour en Belgique il fit construire six embarcations légères à avirons, des 'vlets' comme nous les appellerions. Ces canots en bois, bordés à clin, à l'avant relevé en forme de cuillère, étaient du même modèle que ceux utilisés avant la guerre par les sauveteurs sur nos plages. Le commandant réussit également à se procurer deux 'Sturmboote' (sorte de grande platte en multiplex) propulsés par un moteur hors-bord, utilisés par les armées allemandes pour traverser les rivières.

res. Les Allemands utilisaient des moto-godilles: il s'agit d'un lourd moteur en aluminium emmanché sur un long arbre d'hélice; l'ensemble est manié comme un aviron de gouverne. Nous, nous recevions des moteurs américains Evinrude de 250 CV à quatre pistons opposés deux par deux. Ces machins seraient la cause de l'apparition des mes premiers cheveux blancs!

*À suivre*

*Texte et photos: CPV (hre) J.-C. Liénart*



# De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (VII)

## De bouw van Maisonpierres

De temperatuur is genadig deze 3de augustus en dus besluit men de eerste steen van de definitieve verblijfplaats te leggen. De woning zal 3,60 meter lang en 2,50 meter breed worden en een hoogte hebben van 1,70 meter. Precies groot genoeg voor de zeven mannen en door de geringe omvang ook genoeg warmte behoudend. Met aangepaste stenen uit de vallei en de omliggende bergen worden de muren opgetrokken. Steen boven steen. Ze worden op draagvlakken effen gekapt waar nodig en aldus, zonder mortel, boveneen gestapeld. Zoals de primitieven hun huizen plachten te maken. Hun soortgelijk gewicht zorgt voor de stevigheid van de constructie die inderdaad moet bestand zijn tegen een windkracht die hier wel de 200 km per uur kan bereiken. Als architect fungeert de kapitein en bootsman Aline is de meest aangewezen meestergast. Als werkleider is de man bijna onvervangbaar, zijn ruwe taal ten spijt. De volgende dag gaat men verder met de bouw maar een onverwachte sneeuwval onderbreekt de werken rond de middag. Dus keren ze terug naar hun grot waar de kok, de Fransman Fortier, een wijziging aan het menu heeft aangebracht. Het zijn nu eens de lever, tong en hart van drie zeeolifanten die gebraden ter tafel komen. Een hele verbetering eens wat minder vet vlees te kunnen eten. Voor de nacht is de toegang tot de grot met een stapel stenen afgesloten tegen binnendringende sneeuw. Op zich een schitterend idee van Lesquin. Maar wanneer 's morgens de Hollander Metzelaar als eerste naar buiten wil stoot hij op een ondoordringbare muur. De

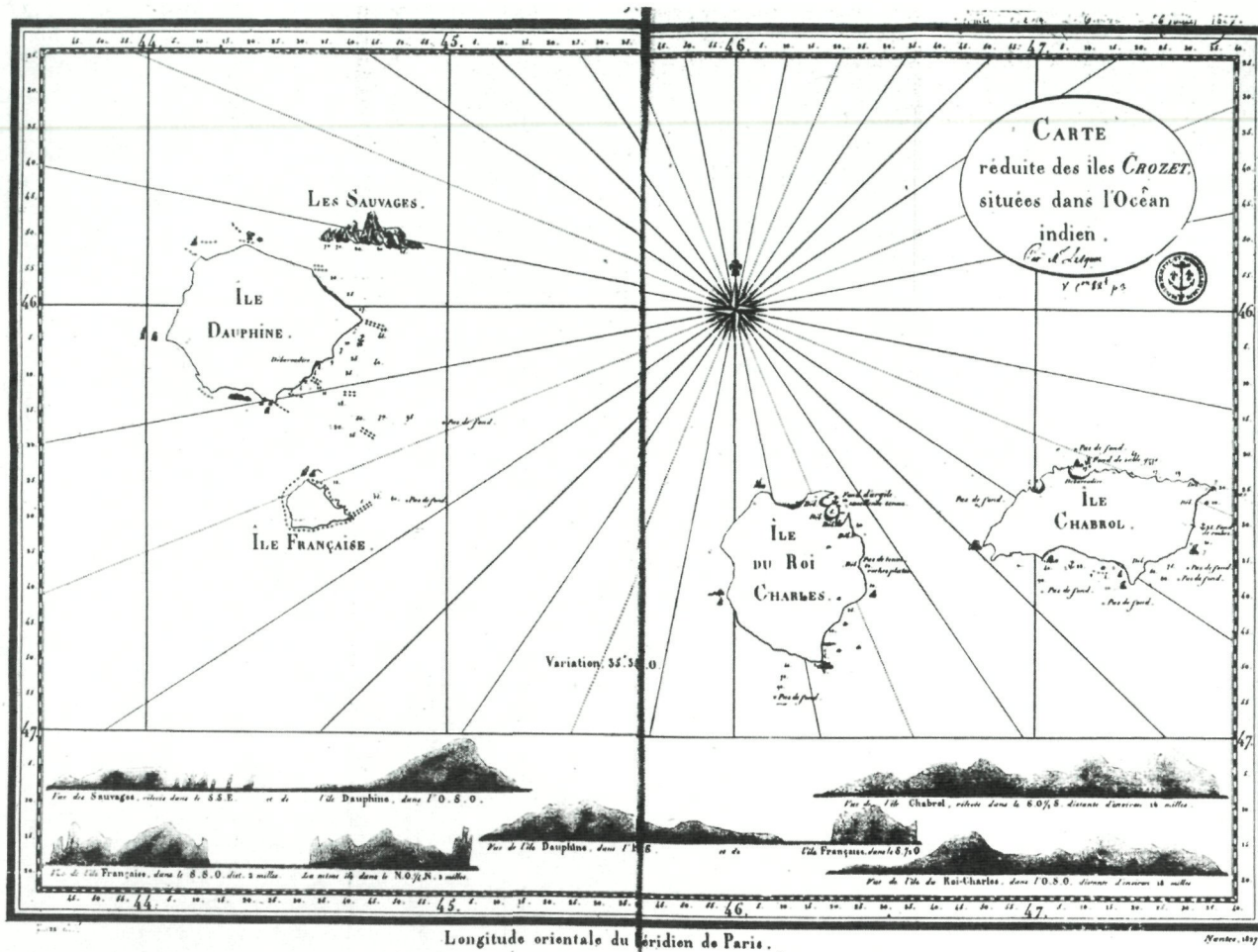
niet aflatende wind uit het noorden heeft tijdens de nacht een enorme hoeveelheid sneeuw voor de grot opgestapeld. Op Metzelaar's geroep wordt iedereen klaar wakker. Met verenigde krachten wordt de stenen hoop weggeduwd, maar daardoor valt alle erbovenop gestapelde sneeuw naar beneden en ontstaat een nog dikkere muur. Om die weggeruimd te krijgen van binnenuit is het een hele toer die ruim twee uren in beslag neemt. Dan is pas een opening van en naar de grot gebaad en zien ze opnieuw daglicht. Vervolgens wordt de stenen wal terug opgesteld, ditmaal met een grotere luchtspleet naar het zuiden gericht. Fotheringham is ook voorzichtiger geworden en stelt een wachtpost in voor de volgende nacht. Twee mannen worden daarvoor aangeduid: Crémon en Salvador. Zij moeten ervoor waken dat de toegang steeds vrij blijft en de sneeuw tijdig geruimd wordt. Een wijze maatregel die de volgende nacht van groot nut blijkt te zijn. Crémon en de Portugees hebben er hun werk mee.

Er is nu precies een week voorbij sedert ze op dit mistroostig eiland zijn aangespoeld. Maar in die tijd hebben ze zich al redelijk georganiseerd en zich enigszins weten aan te passen aan de klimatologische omstandigheden en het speciale soort voedsel. Lesquin heeft het eiland zelfs een aparte naam gegeven. Spijts de zeer toepasselijke naam van Ile Aride (dor eiland), die de ontdekker Marion het in 1772 had toebedeeld, verkiest Lesquin het Ile Chabrol te noemen naar de Franse minister van Marine, Graaf André-Jean Chabrol de Croussol. Ook voor de andere Crozet-eilanden, die ze reeds gepasseerd zijn, bedenkt hij andere namen. Zo herdoopt hij

het naburige Ile-de-la-Prise-de-Possession in Ile-du Roi-Charles, naar de regerende Franse Koning, en wordt het Ile-aux-Cochons in Ile-Dauphine omgezet, waar de negen andere bemanningsleden van de Aventure zijn achtergelaten. Het Ile-des-Pinguïns is voor Lesquin het Ile-Française en de noordelijk van Dauphine gelegen rotsen doopt hij in Les Sauvages. De volgende nacht is Lesquin van wacht, samen met Fortier. Bij het krieken van de dag gaat hij naar buiten en ziet een jonge zeeolifant aan land komen. Hij roept Fotheringham die er onmiddellijk op af gaat en hem neerknuppelt. Het dier komt goed van pas, want het voedsel is ver op en het vuur moet aan blijven. De hevige sneeuwval belet immers de mannen op het strand aan en af te lopen, zodat deze vangst een buitenkansje is. Rond de middag draait de wind naar het zuidwesten. Het houdt op met sneeuwen en het wordt droog weer maar meteen ook ijzig koud en het begint te vriezen. De volgende dagen is men aan de grot gekluisterd. De tijd wordt gedood met het trekken van draad afkomstig van het touwwerk van de Aventure; draad die moet dienen om herstellingen aan de kledij te doen, maar ook om nieuwe kleren van dierenhuiden te fabriceren. Of gewoon om zeelolifantenvellen aaneen te naaien. Echter, niemand lijkt voor het ogenblik te weten waar de naald dient gezocht om die werken uit te voeren.

Wanneer in de nacht van 7 augustus het weer verzacht komt een ander probleem om de hoek kijken. De grot is namelijk redelijk kort bij de oever gelegen en de zee die door een hevige noordwestenwind hoog wordt opgestuwd komt soms tot kort aan de toegang. Het zeewater





Kaart der Crozet-eilanden door Lesquin getekend (1827).

komt evenwel niet in de grot en het is zodoende een grote opluchting tijdens de slaap niet door het water verrast te zijn geworden. Maar het is wel een vingervijzing. De volgende dag is er nog wel veel wind doch de koude is draaglijker dan de dag voordien. Op het middaguur is het zelfs warm genoeg om de baai af te lopen op zoek naar zeeolifanten. Maar tot hun grote verwondering is er op het strand weer een deel van de scheepskajuit van de *Aventure* aangespoeld. Een hele hoop goede planken wordt uit de roef gehaald en naar de bergplaats gebracht. Maar ook twee lansen, een kompasdoos, drie navigatieboeken en de Engelse versie van 'De Nachten van Young', een boek van Lesquin, liggen voor het oprapen. Ongetwijfeld is men met een zak van ongeveer 5 kg bruine bonen nog het gelukkigst. Weliswaar goed aangezet na een week in het zoute water te hebben gelegen, maar daarom niet van die aard om de mannen ervan te weerhouden ze onmiddellijk te

verorberen. Een deel ervan reserveert kok Fortier met de bedoeling ze bij het aanbreken van de lente uit te zaaien. Terwijl een groep verder aan de woning werkt gaan Lesquin en Crémon het strand af op zoek naar voedsel. Er zijn echter geen zeeolifanten. Maar in het uiterst oostelijke punt van de baai, even over een heuveltje, op het ogenblik dat ze rechtsomkeer willen maken, merkt Lesquin plots een eigenaardige soort vogels op: een honderdtal pinguïns die hun eieren aan het uitbroeden zijn. Zodra de vogels de twee mannen in hun richting zien komen, van de heuvel afschuiven eigenlijk, zetten ze zich schrap om hun broedsel te beschermen. Maar Lesquin en Crémon gaan met hun stokken de vogels te lijf die uiteindelijk het veld moeten ruimen. De overwinnaars verzamelen alle 138 eieren en dragen ze naar de grot, aan de overkant van de Vallée du Naufrage, zoals Lesquin dit grote vlakke terrein waar ze wonen, heeft genoemd. De eieren, iets groter dan

een kippenei en met een hardere schelp, vormen alweer een verbetering op het klassieke zeedierenmenu. De kok bakt liefst 72 stuks ervan in zeeolifantenvet. De eieren worden met veel smaak verorberd, ook al moeten de mannen wat later vaststellen dat ze behalve hun uitstekende smaak en voedselwaarde ook een zeer sterk purgeermiddel zijn.

Het is alleszins duidelijk dat, naarmate hun verblijf op het eiland vordert, hun kennis van de bodem, van de zeedieren en vogelsoorten aan het groeien is. Wat de moraal versterkt. Want de voedselwinst is ongetwijfeld de hoofdbekommernis van de schipbreukelingen. De volgende dag hebben ze zo mogelijk nog meer geluk. Ze stoten op een reusachtige volwassen mannetjeszeeolifant. Hij wordt met verschillende lansstoten afgemaakt en ter plaatse stukgesneden. Deze vangst betekent eigenlijk een dubbele meevaller. Want dit mannetje wou aan land komen om van hieruit de wijfjes aan te trekken, zodat bij



herhaling van het scenario, ze zo goed als verzekerd kunnen zijn van een voldoende aantal zeeolifanten op het strand. Het gevangen exemplaar is wel zes meter lang met tussen de ogen en neus een soort stompe slurf, bruinrood, die het dier bij opwinding opblaast als een zak. Een zeemonster, zoals dit soort zeedieren veelal genoemd worden. Want met zijn te kleine kop en dik lijf is het afschuwelijk lelijk. In zee voelt het zich nog het best want op het land moet het zich al schuivend voortbewegen.

Op 9 en 10 augustus staan de muren van het huis virtueel recht. Het staat echter nog niet onder dak. Daartoe heeft men de gerecupereerde planken voorzien, die evenwel op hun beurt nog dienen bedekt te worden met zeeolifantenvellen. Het probleem is deze vellen aaneen te naaien. Weliswaar is Metzelaar die zich in hoofdzaak met dit klusje bezig houdt aardig opgeschoten met het trekken van garendraad. Doch het zijn de naalden die verstek laten gaan. De oplossing komt de volgende dag de grot voorbij. Inderdaad komen in de morgen van de 11de twee koningspinguïns in de omgeving van hun verblijfplaats. Ze worden achterna gezeten en neergeknuppeld. Het schubachtig verenkleed wordt afgestroopt. De vinachtige bovenledematen, eigenlijk de roeispanten van de pinguïn, waarmee hij zich in het water voortbeweegt, worden afgebroken. Daarbij ontdekken ze een structuur van uiterst fijne en lange beenderen. Metzelaar komt op het idee om van die beentjes naalden te maken. Na het ontbijt van geroosterde pinguïn, dat niet erg in de smaak valt, zet hij zich aan het werk. Met een roodgloeiend gemaakte nagel boort hij een oog in de beentjes en scherpt er punten aan. Vier naalden zijn gereed, evenveel mannen krijgen dit nieuwe werktuigje in de hand en zetten zich aan het naaien van de olifantenvellen. Ze hebben deze dag nog meer geluk, want voor de allereerste maal sinds hun aankomst op Chabrol laat de zon zich de ganse voormiddag aan de hemel zien. De wind is gaan liggen en de temperatuur tot enige graden boven het vriespunt geklommen, waardoor de sneeuw in de vlakte gaat dooien. In dit uitzonderlijke weer-  
tje kunnen ze ongestoord aan het

huis verder werken. Steunbalken voor het dak worden aangebracht, waarna de planken zo kort mogelijk naast elkaar worden gelegd en vastgetimmerd. Dit alles onder het waakzame oog van de werfleider, bootzman Aline.

Intussen zijn de Portugees Salvador en de Fransman Fortier naar de oostkant van de vallei getrokken op zoek naar pinguïns. Zij keren terug met alweer een ganse lading eieren, afkomstig van dezelfde groep pinguïns die drie dagen voordien al eens hun eieren aan Lesquin waren verspeeld. Deze periodiciteit in eieren leggen geeft de schipbreukelingen het idee op regelmatige tijdstippen terug op eierslag te gaan. Althans voor een tijd want uiteindelijk zijn pinguïns geen kippen. Na het ontbijt van pinguïnvlees, een middagmaal van zeeolifantenbiefstuk, hebben ze voor avondmaal een eierkoek. De afwisseling in het menu is werkelijk volledig. Al die goede dingen van die dag verenigd is 11 augustus ongetwijfeld de best bestede dag sedert de schipbreuk. Iedereen lijkt hoogst tevreden, ja zelfs gelukkig, want er wordt na het souper zelfs een aardig stukje afgezongen. De volgende morgen is het alweer koud en nevelig, maar er moet voedsel gehaald worden en dus trekken enkele mannen het strand op, gewapend met knuppels en lansen. Ze verrassen vijf mannelijke zeeolifanten. Twee ervan bezwijken onder de lanssteken, de andere kunnen bijtijds de zee invluchten. De huiden worden afgestroopt en krijgen een aparte bestemming in het nieuwe huis. Daar worden ze opengelegd en met schiemansgaren opgespannen boven de eerder aangelegde plankenvloer. Dan wordt de bevloering van het huis gelegd en zodra die haar definitief uitzicht heeft gekregen wordt een hoek gereserveerd voor het opstapelen van het vlees en het bewaren van stookolie en frituurvet. Met de invallende nacht komt ook een einde aan deze werkzaamheden.

De 13de augustus wordt een historische dag voor de zeven schipbreukelingen. Zodra een weersverbetering is ingetreden, rond negen uur, verhuizen ze de weinige zaken die ze bezitten van de grot naar hun huis. Het is een echt

stenen huis en daarom krijgt het de zeer toepasselijke naam van Maisonpierres mee. Om geharrewar en latere moeilijkheden te voorkomen beslist Fotheringham dat iemand uit de groep door lottotrekking de vaste slaap- en rustplaats van elk van de zeven mannen zal aanduiden. Het is de kapitein zelf die het territorium van elkeen mag aanwijzen. Dus voorziet iedereen zich van alle ter beschikking staande hulpmiddelen als stenen, stukken hout om zich zo comfortabel mogelijk te installeren. Het is overigens een uiterst beperkte ruimte die iedereen toegewezen krijgt, 1m<sup>2</sup>. Net genoeg om ook uitgestrekt te kunnen slapen, zij het de ene naast de andere. Het vuur komt in het midden van het vertrek evenals de keukenbenodigdheden. De woonst is met de rug naar de dominerende winden uit het noorden en westen gebouwd, met de toegang naar het zuiden. Wanneer nog dezelfde dag plots een hevige zuidenwind opsteekt, merken ze dat een deur vergeten werd. Maar op het strand liggen nog enkele stukken hout die, gezaagd en aaneen getimmerd, als deur dienst kunnen doen. Tegen de avond verdwijnt een goed deel van de bewolking die de ganse dag het landschap in een mistroostige grijsheid had gedompeld. Lesquin profiteert van deze opklaring om op verkenning te gaan in het westelijke bergmassief dat de vallei langs hun huiskant domineert. Hij beklimt de bergkam van de Santons en bereikt na enige tijd de hoogste punt ervan, 450 meter boven de vallei. Van hieruit aanschouwt hij de ganse besneeuwde Vallée du Naufrage. Behalve de overal verspreide wrakstukken van de Aventure ziet hij in de verte ook enkele mannetjes-zeeolifanten op het strand liggen. Vanuit deze uitkijkpost valt hem pas de enorme omvang op van deze dieren, die schril afsteekt tegen de relatief veel kleinere oppervlakte van Maisonpierres, vlak onder hem tegen de bergwand. Lesquin schat de breedte van de vallei op ruim een volle kilometer en een diepte op bijna driemaal deze lengte. Maar in de andere richting, naar het westen toe, meent hij tussen twee bergtoppen door de Mont de l'Accolade, een bergpas, te zien die wel eens naar andere valleien zou kunnen leiden, of althans de gelegenheid



bieden andere delen van het eiland te verkennen. Lesquin waant zich bijna als Mozes die de berg afdaalt en begeeft zich naar Maisonpierrres om de kapitein op de hoogte te brengen. Hij stelt Fotheringham zelfs voor die bergpas te gaan verkennen om zo te weten te komen of andere gedeelten van Chabrol niet meer voedsel te vinden is dan in hun vallei. De schipper vindt het een goed idee en besluit dat ze beiden bij het morgenkrieken in die richting zullen vertrekken.

### **Naar de Vallei van de Overvloed**

Onder een nevelachtige en vochtige hemel begeven de kapitein en zijn tweede in bevel zich op weg naar het zuidwesten. Lesquin draagt een linnen zak met de vorige avond gebakken stukken zeeolifantenvlees. Beiden hebben ze een stok, zowel om op te steunen als om de verraderlijke scheuren en spleten onder de sneeuwvacht op te kunnen sporen. De stok is bovendien een goed wapen. Na een moeizame tocht van twee uren door de dikke sneeuwlaag komen ze aan het einde van de vallei op de plaats waar de bergpas begint die Lesquin had menen te zien. Ze klimmen gedurende een vol uur en komen dan in een smalle engte terecht die ze zo ver en zo hoog als mogelijk volgen. Maar die pas loopt uit op een enorme sneeuwwand die de voet van de Cactusberg verspert. Ze omzeilen dit obstakel door de flank van de tegenoverliggende berg te beklimmen, ook al is het geen sinecure in de ijslaag vooruit te komen. Na een moeizame beklimming waarbij de meegebrachte stokken van groot nut zijn bereiken ze de hoogte voorbij de sneeuwwand, vanwaar ze zich terug naar beneden kunnen laten glijden. Zo komen ze terecht in een andere bergengte die blijkbaar recht naar de gezochte vallei leidt. Bij de afdaling van de bergflank horen ze reeds van op grote afstand het krijsen in alle toonaarden en soorten, waarvan dat van de zeeolifant hen het meest vertrouwd in de oren klinkt. Maar met de bergflank aan de westzijde die bovendien nog een bocht maakt kunnen ze niet onmiddellijk de vallei zien. Eens beneden richten

ze hun schreden noordwaarts naar de overkant van de vallei. Daar ontdekken ze van welke diersoort de andere kreten afkomstig zijn. Op een uiterst groot rotsplateau aan de boord van de baai zitten honderdduizenden en nog eens honderdduizenden, Lesquin schat zelfs drie miljoen, pinguïns met hun kleintjes aan weerszijde van een snelstromende beek die de vallei in twee snijdt. Dit soort pinguïns verschilt enigszins van de hen bekende soort uit de Petite Baie, oostelijk van de Schipbreukvallei. Ze lijken minder groot en de kleintjes zijn nog in hun grijs donskleed gestoken. De nauw aaneengesloten groep laat een doorgang van ruim 60 cm van het midden naar de zee toe. Van daaruit lopen de ouders aan en af om voedsel uit de zee voor de jonge vogels halen. Maar ze moeten hun kroost voortdurend verdedigen tegen de skua, een roofvogel die zeer snel duikt en zowel onuitgebroede eieren als het voedsel dat voor de kleintjes is gereserveerd tracht weg te graaien, zo al niet de kleintjes zelf.

Verderop in de baai merken Lesquin en Fotheringham dan de veroorzakers van de andere kreten op; het zijn inderdaad de hen intussen overbekende zeeolifanten. Ze lopen het strand verder af en merken tegen de bergflank in het oosten een zwartgeblakerd, overstekend gewelf op waaronder nog de resten van een bouwsel te zien is. Verderop nog enkele verrotte planken blijkbaar afkomstig van een roeiboot. Zouden hier dan al eerder schipbreukelingen verbleven hebben vragen ze zich af? Of waren het jagers op zeeolifanten die hier slechts voor een tijd aan land zijn gekomen? Weer verderop stoten de mannen op de verblijfplaats van de pinguïnsoort uit de Petite Baie: koningspinguïns. Maar de eieren van deze vogels zijn te ver uitgebreed om voor consumptie in aanmerking te komen. Ze worden onaangeroerd gelaten. Daarentegen vinden ze in het zuiden van de vallei een andere vogelsoort, de reuzenstormvogel. Deze vogels zijn wel goed voorzien van verse eieren. Maar het is slechts na talloze stokslagen dat ze de stormvogels van hun nest kunnen doen opvliegen; 45 eieren worden meegenomen. Tenslotte slaan ze

nog twaalf albatrossen dood om als afwisseling op het nogal eenzijdige menu in Maisonpierrres te dienen. Alles bij elkaar vinden ze allebei het bezoek aan deze beloftevolle vallei van het grootste nut. Mocht in hun eigen vlakte gebrek aan voedsel optreden dan lijkt het doenbaar op één dag naar deze streek over te komen, waar dierlijk voedsel in overvloed is. Om die reden geeft Lesquin de baai en de vallei de naam van Baie de l'Abondance en Vallée de l'Abondance mee. De vallei lijkt niet zeer geschikt om er een permanente verblijfplaats in te richten. Ze is minder uitgestrekt, wat geen bezwaar is, maar het strand is bezaaid met zeer kleine stenen op een zanderige bodem. Er is ook geen enkele grot te bekenen. Alle bouwmaterialen, grote platte stenen, en alle houtwerk zouden eerst dienen overgebracht te worden maar dat is onbegonnen werk in dit klimaat en met de bergen als obstakel, en dan is er nog die enorme drukte vanwege de vele diersoorten, het voortdurende gekrijs en bovenal de onuitstaanbare stank.

Fotheringham en Lesquin zijn blij dit deel van het eiland ontdekt te hebben! Wat ze echter niet weten, niet eens kunnen vermoeden is, dat op hetzelfde ogenblik dat ze deze Vallei van de Overvloed aan het verkennen zijn en hun lotgenoten 5 km verderop naar het oosten de Schipbreukvallei aflopen, aan de horizon een schip voorbijvaart: de Engelse Royal Sovereign, met Alexander Sinclair als kapitein. Sinclair is uit Londen vertrokken op zowat dezelfde dag als Fotheringham met zijn Aventure uit Port-Louis. Sinclair vaart thans in de richting van het Kerguelen-eiland voor een uitgebreide robbenjacht. Van op een afstand van circa 25 km vaart de Royal Sovereign Chabrol voorbij langs het noorden en merkt daarbij de enorme massa pinguïns op in de Vallée de l'Abondance. Maar ze zien de kolonie als één geheel van op die afstand. Ze komen ook niet dichterbij omdat de Crozets hun bestemming niet zijn. Voor de mannen van de Aventure is de afstand evenmin met het oog te overbruggen, en beide partijen merken mekaar ook niet op. Het had nochtans een memorabele dag kunnen worden.



Wanneer de nacht valt hebben Lesquin en zijn kapitein al de terugweg aangevangen en is, ter zee, de Engelse kapitein reeds voorbij de oostpunt van het eiland. Het is inmiddels beginnen sneeuwen. Dikke vlokken dalen uit de duistere hemel en bedekken het pad dat ze bij de heenreis hadden genomen en langs hetwelk ze willen terugkeren. Maar vanaf het ogenblik dat ze de vallei verlaten om de berghelling op te trekken beginnen ze van de geplande route af te wijken. In plaats van op de flanken van de berg te blijven, sukkelen ze na een tocht van bijna drie uur tot aan de top zelf van de Marionpiek. Eens op het noordelijk plateau merken ze hun fout maar dan is het al niet meer mogelijk zich goed te oriënteren. Het is er bovendien hardnekkig koud. In die mate zelfs dat ze de vruchten van hun verkenning, de albatrossen en eieren, moeten achterlaten. Nog slechts voorzien van hun stokken trachten ze, voorzichtig tastend en gebukt onder de striemende sneeuwbuien, een weg te vinden die hen terug beneden kan brengen. Hortend en stotend, hier en daar struikelend, bereiken ze uiteindelijk een gletsjerp pad dat duidelijk in de richting van de Schipbreukvallei lijkt af te dalen. De helling van het pad lijkt op het eerste gezicht nogal matig te zijn en dus laten ze zich naar beneden glijden. Maar de hellingsgraad valt wel tegen en al spoedig moeten ze zich op de buik wentelen en hun stokken opgeven. Zich hier en daar met de vingers afremmend, schuiven ze steeds sneller naar beneden om tenslotte alle houvast te verliezen op een punt waar de gletsjer loodrecht naar beneden gaat. Met een smak komen ze op een sneeuwhoop terecht. Het is meteen het einde van de tocht. Fotheringham heeft zich ernstig bezeerd door met de hielen nogal hard op het sneeuwplateau terecht te komen. Hij voelt daarbij een snerpande pijn in de kuit en met de beste wil zou hij de tocht niet kunnen verder zetten. Lesquin daarentegen is heel onzacht op zijn zijde terecht gekomen en heeft daarbij enkele ribben gekneusd. Bovendien is zijn duim ontwricht, die doet nog het meeste pijn. Om die pijn te verzachten wikkelt hij de vinger in een strak aangespannen doek die hij bij zich had. Het

is geen benijdenswaardige toestand waarin ze verkeren. Het is nacht en bitter koud; ze weten niet waar ze zich precies bevinden en ze hebben in het geheel niets bij om een nachtkwartier in te richten, noch iets om onder de tanden te steken. Ze kunnen alleen maar de dag afwachten en daarbij zoveel mogelijk in beweging proberen te blijven om niet te bevriezen. Bij het aanbreken van de dag merken beide mannen de plaats op waar ze terecht zijn gekomen. Ze zien nu dat ze van een hoogte van wel 15 meter zijn gevallen, zodat ze van geluk mogen spreken dat niets werd gebroken of erger. Ze danken de voorzienigheid die hen op deze dikke sneeuwvacht deed terechtkomen, hoewel diezelfde voorzienigheid hen evengoed de val had kunnen doen besparen.... Naarmate het klaarder wordt ontwaren ze in de naaste omgeving de bergpas die hen daags voordien van de ene naar de andere vallei had gebracht. Van sneeuw is de neerslag nu in regen overgegaan en meteen is ook de temperatuur boven het vriespunt aan het stijgen. Zo dalen ze nu verder af en bereiken de Vallée du Naufrage. Dan is het nog slechts een klein uurtje tot aan het kamp. Tegen de middag bereiken ze Maisonpierrès, waar de achtergeblevenen rond het vuur geschaard zitten. De tocht van hun beide officieren vonden ze een gevaarlijke onderneming en ze hadden allemaal hun best gedaan die af te raden. Nadat ze hen dezelfde dag niet hadden terug zien terugkeren, hadden ze reeds alle hoop opgegeven. Eén onder hen had bovendien een gruwelijk licht geworpen op de risico's van dergelijke expedities. Zelf had de man, zo beweerde hij, een gelijkaardige tocht meegemaakt naar Kergueleneiland in 1820. Dat was dan nog zelfs gebeurd met dezelfde Royal Sovereign, die overigens niemand de dag tevoren had opgemerkt.

Uiteraard zijn ze blij de kapitein en de tweede in de deuropening te zien verschijnen. Een tevredenheid die vooral te maken heeft met het buskruit dat Lesquin had meegenomen naar de andere vallei; het enige middel waarmee vuur kan gemaakt worden. De achtergeblevenen waren zich spoedig na het vertrek van de officieren bewust geworden van het gevaar, toen er brandstof

voor het zwakker geworden vuur diende aangevoerd. Het is dan ook te begrijpen dat ze voor hun kapitein en luitenant geen al te lovende woorden over hadden. Over het algemeen betonen ze overigens weinig respect voor beide chefs en zijn ze meestal onbeleefd en onbeschoft. In die tijd niet helemaal ongewoon voor het scheepsvolk, dat onder de minder begoede klasse werd gerekruteerd. Maar omdat hun officieren, precies door hun opleiding een grotere ervaring en kennis bezitten, worden ze getolereerd en overigens ook 'gebruikt' om zelf in leven te blijven. Voor de rest zijn ze eigenlijk onverschillig voor het lot dat Lesquin en Fotheringham tijdens de afgelopen tocht te beurt had kunnen vallen. Doch omwille van de toestand van grote reddeloosheid waarin beiden zich bevinden, totaal verkleumd en druipnat, wekken ze het medelijden van de manschappen op. Ze helpen hen de kleren uittrekken en voor het vuur te drogen leggen. Hun schoenen zijn ergens in de sneeuw achtergebleven, hun voeten op het randje af bevroren, de wangen opgezwollen door de snerpande koude, zodat de half dichtgeknepen ogen nog amper zichtbaar zijn. Ze lijken niet alleen uitgeput, ze zijn het! Hun eerste bekommernis, zogauw hun kleren gedroogd zijn, is van een welverdiende rust genieten. Maar Fotheringham kan door de pijn in zijn kuit de slaap niet vatten en evenmin Lesquin die om zijn gezwollen en pijnlijke duim een steviger verband laat leggen, dat bestaat uit een spalk van twee kleine stukjes hout, samengebonden met een strak aangespannen draad. Een uiterst pijnlijke operatie overigens....

*Wordt vervolgd*

*R. Thijs*



# DE SCAPHANDRIER A PLONGEUR

La toute jeune Force Navale est confrontée à de nouvelles missions où des scaphandriers sont requis. A la mi-1946, les premiers candidats sont envoyés à l'instruction, nous ne citerons que trois d'entre eux, le LDV Pesch et les matelots R. Heine et M. Debeck. Fin de l'année 1946 un groupe plus important est recruté, plus ou moins une vingtaine de postulants à la fonction...

dispersion des épaves et le "Katy mines party" pour l'enlèvement ou la destruction de ces engins qui se trouvent en eaux peu profondes. Le 17 mai 1947 nous recevons de la Marine hollandaise nos brevets de scaphandrier – "brevet duiker 2de klasse" – signés du "commandant van de mijnenopruiingsdienst" et du "chef van de wrakkenopruiingsdienst" de la Koninklijke



Destruction d'engin explosifs dans les dunes d'IJmuiden.



De gauche à droite: Van Uytven, Trempont, un instructeur hollandaise et Cardinal.

Début 1947 départ pour la Hollande, destination Leiden, pour la visite médicale d'aptitude à la plongée. Près de la moitié est déclarée inapte; décision sans appel, car les autorités hollandaises ne badinent pas avec un avis médical, les risques étant trop nombreux.

Départ, tant pour les Hollandais que les Belges, pour le centre de formation situé à IJmuiden. Un complexe de pontons, sur lesquels se trouvent les logis, cuisines, magasins etc. Le tout près de la petite écluse, endroit calme par manque de trafic. Première descente, première émotion.

En fin de formation, retour à Ostende, où les affectations sont distribuées. Zeebruges à bord du MF1 193 pour le déminage du port, le "wreck disposal" pour la



LDV Blasin, dans le scaphandre Trempont et Vandenhoeck.

Nederlandse Marine à Leiden. Le 3 juillet 1950, la Force Navale nous octroie le brevet de scaphandrier classe IV???

Quelques témoins de cette période sont heureusement encore en vie, octogénaires pour la plupart mais contents d'être encore là!

## Chronologie des appareils de plongée employés

Le tout premier est naturellement le scaphandre lourd. Pour la Force Navale il est du type "Siebe Gorman", l'ensemble 80 kgs bien répartis; en général nos candidats n'arrivent pas à ce poids. Constitué d'un casque à trois hublots sur lequel on trouve le hublot avant amovible fixé en dernier lieu, une espèce de robinet, la valve d'évacuation d'air, vers l'arrière du casque deux prises, une pour la fixation du tuyau d'air et l'autre pour la ligne téléphonique; ces lignes et tuyaux sont ramenés vers l'avant sous les bras et fixés d'une façon assez souple pour ne pas gêner les mouvements; les signaux se font sur la ligne téléphonique, sur le tuyau d'air uniquement pour ce qui concerne celui-ci. Un cordage lesté, le long duquel le scaphandrier va descendre à son tour, est descendu sur le fond; une ligne fixée à ce cordage permet de s'éloigner et





1947: Visites parlementaires à la FN. De gauche à droite: Van Uytven, Van Mieghem, Trempont, Heusden, Doyen et Govaerts (S/Off).

de rejoindre facilement le point de départ et de refaire surface. Il existe actuellement un appareil similaire mais d'un matériau plus léger. Pour rappel, au niveau de la mer la pression est de une atm ou un bar; par colonne d'eau de 10 mètres un bar en plus, soit 2 bars à 10 mètres.

### Le "P-Pack"

Contemporain de l'équipement standard dans son emploi, cet appareil amagnétique et non-acoustique permet d'approcher certaines mines. Costume désagréable à enfiler par sa structure, il fonctionne à l'oxygène et comporte dans son système une cartouche de protosorbe; il importe de signaler que l'emploi d'oxygène pur ne permet absolument pas de plonger à plus de 7 mètres: risque d'intoxication et même de mort si l'on dépasse cette limite.

La période du scaphandre se termine à l'avantage des appareils autonomes. L'un des premiers est le "C.D.B.A.", originaire d'Angle-

terre. Il est composé d'un poumon dans lequel est incorporé une cartouche contenant également du protosorbe pour purifier l'air expiré; il comporte en outre des soupapes par où une partie de cet air peut s'échapper, discrètement vu son circuit semi-fermé et de ce fait non-acoustique et non-magnétique. Des bouteilles de mélange air-azote permettent de descendre à plus grande profondeur qu'à l'oxygène.

Le "C.D.B.A." fut remplacé par un appareil français plus rationnel, le "D.C.55": une carcasse perforée de multiples petits trous par où une partie de l'air expiré peut s'échapper, à l'intérieur une cartouche contenant de la chaux sodée au même effet que le protosorbe, deux bouteilles gonflées avec différents mélanges suivant la profondeur à atteindre –soit p.ex. un mélange 60% oxygène/40% azote pour 25 mètres durant 4 heures ou un mélange 30/70 pour 55 mètres durant 20 minutes–; une bouteille Fenzy, facilitant l'équilibre en plongée, la

remontée en surface et servant également à respirer dans certains cas, complète l'équipement.

En même temps que le "D.C.55" est mis en service l'appareil "Oxygers". De même conception que le premier mais plus compact, à circuit fermé et très discret, il est surtout destiné aux nageurs de combat mais peut également servir à la recherche d'engins explosifs fixés par exemple sur la coque d'un navire. Tout comme le "P-Pack" il fonctionne à l'oxygène pur; pour éviter tout accident la limite de plongée est de 7 mètres.

Actuellement deux autres appareils aux prestations nettement supérieures sont en fonction à NAVCLEARMIN, à savoir le "Siva" et le "Viper". Avec l'adjonction d'un système ils autorisent des plongées jusqu'à 100 mètres, où l'emploi de l'hélium est indispensable: particularité du "Viper".

La plongée aux mélanges étant onéreuse NAVCLEARMIN se dote en même temps que les "D.C.55" d'appareils du type "Cousteau"; qu'importe la marque, le but est de les employer tant à l'instruction qu'à l'entraînement, ainsi que pour différents travaux. La plongée aux mélanges reste cependant d'application.

En raison d'une formation exemplaire, une discipline sévère et la diversité des missions –tant déminage qu'autres– le groupe n'a eu à déplorer en 60 ans d'existence, que la perte d'un seul plongeur.

†IMP (e.r.) G. Trempont





# EEN GEEN ALLEDAAGS BEZOEK AAN DE BASIS VAN ZEEBRUGGE ...

Van 07 t.e.m. 13 maart j.l., heeft de nieuwe European Union Maritime Task Group - EU MTG bestaande uit vijf schepen komende uit vier Europese lidstaten, de haven van Zeebrugge aangedaan. Het waren de FGSF 221 **Hessen** en de FGS A 1412 **Frankfurt am Main** (GE), de HNLMS F 804 **De Ruyter** (NL), en de FS D 646 **Latouche Treville** (F). Ook onze BNS 911 **Westdiep** maakte deel uit van deze MTG.

Een 'rehearsal' op 8 maart en een voorstelling aan de Europese VIP's op 12 maart waren beide de gelegenheid om een zeer indrukwekkende demonstratie op zee te tonen. Bovengenoemde schepen samen met Westland Sea-Kings MK 41 en CH-53 G/GS héli's, PA 200 Tornado, Franse Super Etendards (SEM) en BE-F 16's vliegtuigen en niet te vergeten een duizendtal militairen, waren de hoofdrolspelers in deze oefening.

Over de doelstelling van deze EU MTG, wist de CO van de Maritime Battle Staff Flotilla 2, Fregatkapitein Jürgen zur Mühlen (°1960), ons te vertellen dat: «This maritime Group represents a possible solution for a maritime enabler to the EU Battle Group (EUBG) as required by the EUBG-concept.

The Maritime Task Group has an integral multinational staff element sailing on the nominated flagship. The European Union Maritime Component Command supports the Commander Task Groups staff when needed through reach back.

After tailoring and activation, the MTG would act along the Operational Headquarters strategic guidance and subordinated to the Force Headquarters alongside the air enablers. The assets of an EUBG and its enablers could be, in case of an activation, commanded by the Operational Headquarters in Potsdam.

A Maritime Task Group is capable of executing Sea Control including Maritime Interdiction Operations as well as patrol and surveillance of



Briefing aan boord van de A1412 Frankfurt am Main (GE).



Westland Sea-King MK41 en FGSF 221 Hessen (GE).

coastal areas, escorting, emergency evacuations, initial entry operations in harbours, logistics including in theatre transportation, medical support, also in a joint environment.

Thus, one focus of maritime operations has to be in the littorals in support of joint operations whose main effects will be ashore. Maritime combat power can also be projected ashore by sea-based attack aircrafts and helicopter, submarine/surface launched weapons, naval gunfire support, amphibious forces and maritime Special Forces.

Maritime forces can also contribute to joint air defence through integration of a common operational picture, providing surveillance and warning, Command and Control and weapons platforms. These capabilities may be completely or partly committed to the Joint Air Defence Organization»

Ongetwijfeld is deze component een belangrijke factor in het Europese concept rond de verdediging van onze democratische waarden.



## Combat Support Ship A 1412 Frankfurt am Main

Berlin-Class (Type 702)

Length/beam/draft: 173,7 m / 24,26 m / 7,4 m

Displacement: 20.240 t

Speed: 20 kn

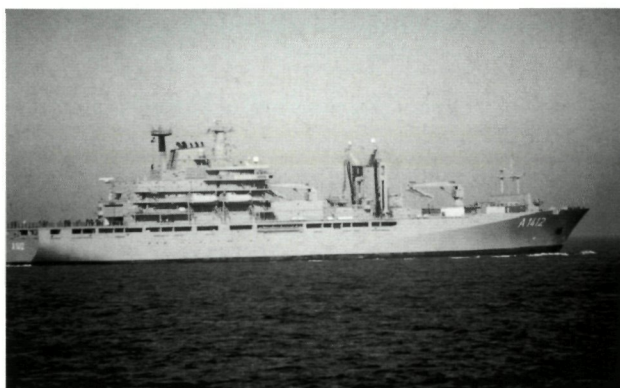
Propulsive power: 10.580 kW / 14,388 HP

Armament: 4 x 27 mm - Manpads - 2 Ship borne Heli Sea King or MH 90

Equipment: Containerized mobile naval surgical hospital (MERZ)

Complement: 139 + 94

Ships: A 1411 Berlin + A 1412 Frankfurt am Main



FGS A 1412 Frankfurt am Main (GE).



De FGSF 221 Hessen stuurboord van de FGS A 1412 Frankfurt am Main.

*Reportage en beeld: Fr. Philips & G. Toremans*

## Frigate F 221 Hessen

Sachsen-Class (Type 124)

Length/beam/draft: 143 m / 17,4 m / 4,5 m

Displacement: 5.600 t

Speed: 29 kn

Propulsive power: 38.000 kW (52.000 HP)

Armament: 1 x 76 mm gun + 2 x 27 mm guns + Harpoon anti-ship missiles + SM2-III A/ESSM anti-air missiles + RAM air defence system + Torpedoes.

2 Ship borne Heli Sea Lynx Mk 88 A

Complement: 255 (35 Off.)

Ships: F 219 Sachsen – F 220 Hamburg – F 221 Hessen



FS D 646 Latouche Treville (F) in volle vaart.



Winning achterdek van de FS D 646 Latouche Treville (F).



### Frigate HNLMS F 804 De Ruyter (\*)

ADCF - Class

Length/beam/draft: 144 m / 19 m / 7 m

Displacement: 6.048 t

Speed: 28 kn

Propulsive power: 38.000 kW (52.3 00 HP)

Armament: 1 x 127mm gun + Oerlikon gun + MK 41 anti-air missiles + Harpoon anti-ship missiles + Goalkeeper + RAM air defence system.

Ship borne Helo Sea Lynx Mk 88 A / NH-90

Complement: 173 (22 Off.)

Ships: *HNLMS De Zeven Provinciën – HNLMS Tromp – HNLMS Evertsen*

(\*) Sinds 2007 is Jeanette Morang (°1965) de CO, een première in de NL-Marine!

### Frigate FS D 646 Latouche Treville

Georges Leygues – Class F 70

Length/beam/draft: 139 m / 14 m / 6 m

Displacement: 4.800 t

Speed: 30 kn

Propulsive power: 31.000 kW (46.0 00 HP)

Armament: 1 x 100 mm gun + 2 x 20 mm guns MM 40 Exocet Surf. to Surf. + Mistral and Crotale Surf. to Air missiles + MU 90 torpedoes.

Ship borne Helo Sea Lynx WG 13

Complement: 231 (21 Off.)



**Turbo's Hoet**



Uw Turbospecialist  
Votre spécialiste Turbo  
Ihre Turbospezialist

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**MITSUBISHI**

Turbo's Hoet P & R N.V.  
Bruggesteeweg 145  
B - 8830 Hoogdele  
**België**  
Tel.: 051-25.24.36  
Fax: 051-20.05.07

**MULTI**  
PROJECT EXPERTS

SCHEEPSBOUWKUNDIG  
STUDIEBUREAU

- ⊙ ENGINEERING
- ⊙ PLANNING
- ⊙ BUDGETTERING
- ⊙ BEREKENINGEN
- ⊙ SUPERVISIE

Wij beschikken over volgende computersystemen:  
**AutoCAD ⊙ Microstation ⊙ Nupas**

**MULTI NV**  
WINNINGLAAN 11 9140 TEMSE  
T +32 (0)3 710 58 10  
F +32 (0)3 710 58 11

INFO@MULTI.BE  
WWW.MULTI.BE

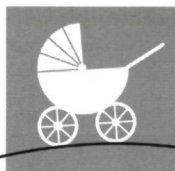




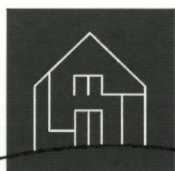
*Sociale Dienst*  
*Service Social*



*Kinderdagverblijven*  
*Crèches*



*Huisvesting*  
*Logements*



*Vakanties*  
*Vacances*



*Welfare*



*Commercial*



Een greep uit de diensten van  
**DE CENTRALE DIENST voor  
SOCIALE en CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de  
**L'OFFICE CENTRAL d'ACTION SOCIALE  
et CULTURELLE**

van het Ministerie van Defensie

Voor alle verder informatie kunt u  
terecht bij de Directie Evaluatie -  
Public Relations

du Ministère de la Défense

Pour tous renseignements  
complémentaires adressez-vous  
à la Direction Evaluation-  
Relations publiques

**CDSCA**

Kwartier Koningin Astrid  
Bruynstraat 1 - Blok F0 - 1120 Brussel

**OCASC**

Quartier Reine Astrid  
Rue Bruyn 1 - Bloc F0 - 1120 Bruxelles

BELGACOM: 02/264 60 58 - 60

BEMILCOM: 9 2820 ext. 6058 - 6061

FAX: 02/264 60 59

e-mail: [infocom@cdsca.be](mailto:infocom@cdsca.be)

[infocom@ocasc.be](mailto:infocom@ocasc.be)

**.be**



# InfoMarine

## Eens te meer kende het Marinebal een groot succes

De 40ste editie van het Galabal van de Marine had plaats op 2 februari jl. in het Kursaal te Oostende. Dit bal dat niet meer weg te denken is uit Oostende was volgens de deelnemers een van de meest succesvolle ooit. De leerling-officieren, allen keurig in Marineuniform, waren de eregasten van Vice-admiraal M. Hellemans, voorzitter van het Bal, en ze waren dan ook in grote getale aanwezig. Meer dan ooit was het Marineuniform vertegenwoordigd. Het orkest 'The Bobby Setter Band' en dj 'Studio Barcka' bezielde beide zalen. De laatste gasten verlieten het Kursaal rond 6 uur in de morgen!



VAM M. Hellemans, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, en zijn echtgenote openen het 40ste Galabal van de Marine.

Le VAM M. Hellemans, président de l'Association d'Entraide de la Marine, et son épouse ouvrent le 40ème Bal de Gala de la Marine



Zij dansen op een parket zo schitterend als de zee.

Ils dansent sur un parquet aussi brillant qu'une mer.



L'ambassadeur honoraire P. Focke remporta le prix de l'Association d'Entraide de la Marine qui lui fut remis par son président.

Ere-ambassadeur P. Focke won de prijs van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine die hem overhandigd werd door haar voorzitter.



De verkoop van de reuzentombola kende heel wat succes. De opbrengst van het Bal werd integraal overgemaakt aan de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

La vente des billets de la tombola géante remporta un vif succès. Le bénéfice du Bal fut reversé intégralement à l'Association d'Entraide de la Marine.



### Defensiediplomatie - Operatie 'African Enterprise' voor de A960 Godetia

Op woensdag 10 januari vertrok het commando- en logistiek steunschip Godetia vanuit de marinebasis in Zeebrugge voor een twee maanden durende operatie langs de Afrikaanse westkust. Deze operatie paste in het kader van de 'Defensiediplomatie'. Behalve het vertegenwoordigen van België in overzeese gebieden en het bijstaan van defensie-minister A. Flahaut tijdens zijn diplomatieke missie in Afrika, bestond de hoofdplicht van de Godetia erin humanitaire hulpgoederen in verschillende Afrikaanse landen te bestemmen. Deze goederen, waaronder medisch materieel, kledij en informaticamaterieel, waren afkomstig van verschillende niet-gouvernementele organisaties; het betrof 300 m<sup>3</sup> hulpgoederen, goed voor een gewicht van ruim 50 ton.

Secundair heeft de Godetia tijdens deze operatie bijgedragen tot de bestrijding van piraterij en drugs- en mensenhandel. Het schip had namelijk de bevoegdheid om bewegingen op zee te monitoren, er informatie over te verzamelen en alle eventuele onregelmatigheden aan de bevoegde autoriteiten te melden. Tijdens 'African Enterprise' heeft de Godetia bestemmingen aangedaan in Benin, Congo, Zuid-Afrika, Angola, Gabon en Marokko. Achtennegentig bemanningsleden, mannen én vrouwen uit alle regio's van het land, namen deel aan deze operatie. Voor een 20-tal kandidaat-onderofficieren werd deze reis een eerste kennismaking met het leven op zee. Op 19 februari reisden ze af naar Libreville (Gabon) waar ze inscheepten aan boord van de Godetia; van daaruit hebben ze zich op het verdere traject, via Casablanca naar Zeebrugge, kunnen bekwamen in zee-manschap en navigatie.

### Diplomatie de Défense - Opération 'African Enterprise' pour le A960 Godetia

C'est le mercredi 10 janvier que le navire de commandement et de soutien logistique Godetia a quitté la base navale de Zeebruges pour participer à une opération de deux mois le long des côtes occidentales de l'Afrique. Cette opération cadrait dans la politique de 'diplomatie de la Défense'. En dehors de la représentation de la Belgique dans des territoires d'outre-mer et du soutien au ministre de la défense A. Flahaut dans sa mission diplomatique en Afrique, le Godetia eut pour mission principale l'acheminement d'aide humanitaire vers différents pays africains. Cette aide humanitaire, comportant notamment du matériel médical et informatique ainsi que des vêtements, provint de différentes organisations non-gouvernementales; il s'agissait de 300 m<sup>3</sup> de marchandises pour un poids total de 50 tonnes.

Pendant son déploiement, le Godetia contribua également à la lutte contre la piraterie et le trafic de drogue et d'êtres humains. Le navire a en effet été chargé de contrôler le trafic maritime, de rassembler des informations à ce sujet et de rapporter toutes anomalies constatées aux autorités compétentes. Pendant l'opération 'African Enterprise' le Godetia fit escale au Bénin, au Congo, en Afrique du Sud, en Angola, au Gabon et au Maroc. Nonante-huit membres d'équipage, hommes et femmes de toutes les régions du pays, participèrent à cette opération. Pour une vingtaine de candidats sous-officiers, ce voyage fut une première prise de connaissance de la vie en mer. Le 19 février, les élèves sont arrivés à Libreville (Gabon) où ils embarquèrent à bord du Godetia. Pendant leur séjour en mer, via Casablanca vers Zeebruges, ils eurent l'occasion de perfectionner leurs connaissances en matière d'amarinage et de navigation.





## Aanval op de Westdiep

Op 8 maart vertrok het Belgische fregat Westdiep vanuit de haven van Zeebrugge om deel te nemen aan een oefening van de Maritime Task Group van de Europese Unie. De Duitse luchtmacht simuleerde een luchtaanval op de Westdiep. Aan boord van het fregat voerde de bemanning de procedures uit zoals bij een echte aanval. Van hun kant gaven de Duitse special forces het beste van zichzelf bij het enteren van het schip; zij pasten daarbij de techniek van de fast roping toe die erin bestaat snel af te dalen aan een touw vanuit een helikopter; techniek die o.m. wordt toegepast om smokkelcontroles op verdachte schepen uit te voeren. Ook Nederland en Frankrijk namen deel aan de demonstratie.

De Maritime Task Group maakt onderling afspraken om de door de schepen toegepaste procedures op elkaar af te stemmen voor gezamenlijke militaire interventies. De schepen opereren zowel onder de NAVO als de EU. De operaties gaan van embargo en smokkelcontroles op wapens en drugs tot vredesbewarende operaties en evacuaties van landgenoten uit gevaarlijke gebieden.



Texte et photo [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

## A l'assaut du Westdiep

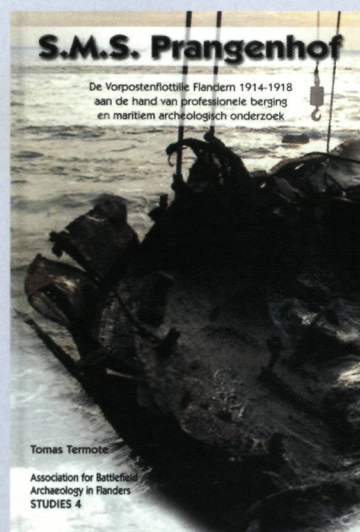
Le 8 mars, la frégate belge Westdiep quitta le port de Zeebruges pour participer à un exercice naval du Maritime Task Group de l'Union européenne. La force aérienne allemande simula une attaque sur le Westdiep. A bord de la frégate, l'équipage exécuta les manœuvres prévues comme s'il s'agissait d'une attaque réelle. De leur côté les forces spéciales allemandes donnèrent le meilleur d'elles-mêmes lors de l'abordage du navire; elles utilisèrent à cette occasion la technique du 'fast roping' qui consiste à descendre en rappel à partir d'un hélicoptère pour prendre le contrôle de navires suspectés de pratiquer la contrebande. Les Pays-Bas et la France ont également participé à la démonstration.

Le Maritime Task Group s'emploie à harmoniser les procédures mises en œuvre par les navires en vue d'interventions militaires communes. Les navires agissent autant sous le couvert de l'OTAN que celui de l'UE. Les missions menées vont de l'embargo à la lutte contre la contrebande d'armes ou de drogue, en passant par les opérations de maintien de la paix et l'évacuation de compatriotes hors de territoires dangereux.

## SMS Prangenhof

“De Vorpostenflotille Flandern 1914-18 aan de hand van professionele berging en maritiem archeologisch onderzoek.” Cet ouvrage de Thomas Termote, paru en 2003 et édité par l'Association for Battlefield Archaeology in Flanders, est à présent disponible –uniquement en néerlandais- au prix de 15 au lieu de 23 euros.

«De Vorpostenflotille Flandern 1914-18 aan de hand van professionele berging en maritiem archeologisch onderzoek». Dit boek van Thomas Termote dat verscheen in 2003 et uitgegeven werd door de Association for Battlefield Archaeology in Flanders, is thans beschikbaar voor de prijs van 15 ipv. 23 euro.





## Bevelsoverdrachten - Remises de Commandement

### Nieuwe commandant voor de M923 Narcis

Op maandag 18 december vond in de marinebasis van Zeebrugge de officiële plechtigheid plaats tijdens dewelke de nieuwe commandant van de Narcis werd aangesteld. 1LZ Nico Hoornaert nam het bevel over de mijnenjager over van 1LV Gilles Colmant.

### Nouveau commandant pour le M923 Narcis

La cérémonie de mise en place du nouveau commandant du Narcis se déroula le lundi 18 décembre à la base navale de Zeebrugge. C'est le 1LV Nico Hoornaert qui reprend le commandement du chasseur de mines au 1LV Gilles Colmant.



De g. à dr.: CPV E. Verbrugghe, 1LV N. Hoornaert, Amiral de flottille J.P. Robyns et 1LV G. Colmant.

Vlnr.: KTZ E. Verbrugghe, 1LZ N. Hoornaert, Flottieljeadmiraal J.P. Robyns en 1LZ G. Colmant.

Foto's/Photos: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

### Nieuwe commandant voor de M924 Primula

Op donderdag 8 maart jl. vond in de marinebasis van Zeebrugge een officiële plechtigheid plaats tijdens dewelke 1LZ Gert Laenen werd aangesteld als nieuwe commandant van de Primula. Hij volgt in die hoedanigheid 1LV Yvo Jaenen op waarvan de laatste opdracht op zee een mysterieuze afloop kende. Op 7 februari nam de Primula inderdaad deel aan een grootscheepse zoekactie in de Noordzee nadat een containerschip de omgeslagen romp van een polyester jol van ca. 4 meter lang had opgemerkt. De Primula ontdekte de vlotter van een Hobycat catamaran, een plezierjacht van 5 meter. De zoektocht naar overlevenden kende geen resultaat. De wrakstukken werden aan land gebracht voor verder onderzoek.

### Nouveau commandant pour le M924 Primula

Lors d'une cérémonie d'investiture du jeudi 8 mars à la base navale de Zeebruges, le 1LV Gert Laenen fut officiellement nommé nouveau commandant du Primula. Il succède au 1LV Yvo Jaenen dont la dernière mission en mer s'est soldée par un mystère. Le mercredi 7 février, le Primula participa en effet à une vaste action de recherche en mer du Nord après qu'un porte-conteneurs eût repéré la coque retournée d'une yole en polyester de 4 mètres de long. Le Primula allait découvrir un flotteur d'un catamaran Hobycat, voilier de plaisance de 5 mètres. La recherche d'éventuels naufragés n'a rien donné. L'épave et les débris ont été ramenés à terre pour les besoins de l'enquête.

Vlnr:

KTZ E. Verbrugghe, 1LZ Yvo Jaenen, Mevrouw Adriaenssens (meter van de Primula), de heer Marc De Laet (burgemeester peterstad Willebroek), Flottielje admiraal J.P. Robyns, 1LZ Gert Laenen en Mevrouw Laenen.



De g. à dr.:

CPV E. Verbrugghe, 1LV Yvo Jaenen, Madame Adriaenssens (marraine du Primula), Monsieur Marc De Laet (bourgmestre de la ville marraine Willebroek), Amiral de flottille J.P. Robyns, 1LV Gert Laenen et Madame Laenen.



## Nieuwe schipper voor de A996 Albatros

Op dinsdag 27 februari vond in de marinebasis van Zeebrugge de overdrachts-ceremonie van de A996 Albatros plaats in aanwezigheid van flottielje admiraal Robyns, commandant van de Marinecomponent. IMC Frank Clauwaert nam het bevel van het 'ready duty ship' over van IMC Rudi Desaevers. IMC Clauwaert nam dienst bij de Marine in 1984. Sonaroperator in 1991 en B1 'navigatiebrevet'.

In 2001 muteerde hij naar de RDS-vloot waar hij gedurende ca. drie jaar diende aan boord van de A963 Stern; nadien was hij adjunct-schipper van het RDS-schip A996 Albatros waarvan hij op 27 februari jl. tot schipper werd benoemd.



Foto/Photo: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

## Nouveau patron pour le A996 Albatros

La cérémonie de mise en place du nouveau patron du A996 Albatros s'est déroulée le mardi 27 février à la base navale de Zeebrugge en présence de l'amiral de flotille Robyns, commandant de la Composante Marine. C'est le IMC Frank Clauwaert qui reprit le commandement du 'ready duty ship' de IMC Rudi Desaevers. Le IMC Clauwaert a rejoint la Marine en 1984. Sonariste en 1991, B1 'breveté en navigation'.

En 2001 il est muté à la flotte des RDS où il exercera son métier pendant environ trois ans à bord du A963 Stern; patron adjoint du navire RDS A996 Albatros depuis lors il en fut nommé patron le 27 février dernier.

## St-Kruis heeft een nieuwe hoofdwapenmeester

Op 15 december 2006 had in de kazerne LTZ V. Billet te St-Kruis de officiële aanstelling plaats van de nieuwe hoofdwapenmeester. OMC Daniel Gathot is de nieuwe MAC. Hij vervangt in die functie OMC M. Talboom (inzet foto) die met pensioen gaat.

Bij die gelegenheid werd eveneens het brevet 'Maritieme scholing' overhandigd aan de vrijwilligers van de Nautische School. Volgende vrijwilligers viel die eer te beurt in het bijzijn van hun familieleden: MAT Sean Beullens, MAT Geoffrey Coppens, MAT Tony Cornillie, KPL David Coulier, MAT Toon De Bode, KPL Grim De Smedt, MAT Dries Delien, MAT Olivier Hurlet, MAT Steve Jonckheere, MAT Pieter Lambrecht, MAT Gilbert Malin, MAT David Nieuwenhuysen, IMT Nicolas Parmentier, MAT Geert Van Poecke, MAT Julien Verhaeghe, MAT Kurt Dewaele, MAT Pieter Doom, MAT Hasan Kilinc, MAT Valerie Lucas en MAT Kevin Meeus.



Photo/Foto [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

## Sainte-Croix a un nouveau maître d'armes-chef

Le 15 décembre 2006, la cérémonie de mise en fonction du nouveau maître d'armes-chef se déroula à la caserne LDV V. Billet de Ste-Croix. C'est le MPC Daniel Gathot qui devient le nouveau MAC. Il remplace à ce poste le MPC M. Talboom atteint par la limite d'âge.

Cette cérémonie fut également l'occasion de remettre les brevets d'Initiation Maritime aux volontaires de l'Ecole Nautique. Les volontaires suivants furent

ainsi récompensés en présence de leur famille: MAT Sean Beullens, MAT Geoffrey Coppens, MAT Tony Cornillie, KPL David Coulier, MAT Toon De Bode, KPL Grim De Smedt, MAT Dries Delien, MAT Olivier Hurlet, MAT Steve Jonckheere, MAT Pieter Lambrecht, MAT Gilbert Malin, MAT David Nieuwenhuysen, IMT Nicolas Parmentier, MAT Geert Van Poecke, MAT Julien Verhaeghe, MAT Kurt Dewaele, MAT Pieter Doom, MAT Hasan Kilinc, MAT Valérie Lucas et MAT Kevin Meeus.



### Dubbele investituur in Mijnenbestrijdingsschool Eguermin

Op 31 januari kreeg de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool Eguermin een nieuwe korpscommandant: CPC Lucarelli nam het commando over van KVK William Blomme die de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt. Tegelijk vond de aanstelling van de nieuwe hoofdwapenmeester plaats: OMC Jean-Paul Van den Bergh vervangt OMC Bob Piette die eveneens met pensioen gaat.



Vlnr. OMC Van den Bergh en OMC Piette.

D. g. à dr.: MPC Van den Bergh et MPC Piette.

Foto's/Photos: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

### Eguermin NATO 'Centre of Excellence'

Op woensdag 14 maart heeft Flottielje admiraal Robyns de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool Eguermin officieel uitgeroepen tot 'Centre of Excellence'. Vorig jaar ondertekenden SACT (Supreme Allied Command Transformation) en Eguermin in het Brusselse NATO-hoofdkwartier inderdaad een MOU (Memorandum of Understanding) waarbij Eguermin binnen de NATO als 'Centre of Excellence' werd erkend. De plechtigheid had plaats in aanwezigheid van talrijke prominenten, waaronder de Nederlandse admiraal Kelder, Commandant der Zeestrijdkrachten. De school, met een hoofdkwartier dat bestaat uit een 50-tal militairen en burgers van uiteenlopende nationaliteiten, neemt nu binnen de NATO de leiding waar qua opleiding en training inzake mijnenbestrijding; in het bijzonder worden er zowel complete scheepsbemanningen als individuen opgeleid en wordt er ook advies verstrekt in deze specifieke materie aan de landen en commando's van de NATO.

### Double investiture à l'Ecole de guerre des mines Eguermin

Depuis le 31 décembre le CPC Jacques Lucarelli est le nouveau chef de corps de l'école de guerre des mines belgo-néerlandaise Eguermin; il succède au CPC William Blomme, atteint par la limite d'âge. Le même jour se déroulait la prise de fonctions du nouveau maître d'armes chef: le MPC Jean-Paul Van den Bergh remplace le MPC Bob Piette, qui part également à la retraite.



D. g. à dr.: CPC Blomme, CPF Vanden Haute (directeur de l'école) et CPC Lucarelli.

Vlnr. KVK Blomme, FKP Vanden Haute (directeur van de school) en KVK Lucarelli.

### Eguermin 'Centre of Excellence' au sein de l'OTAN

Le mercredi 14 mars, l'Amiral de flottille Robyns a proclamé officiellement l'Ecole belgo-néerlandaise de la guerre des mines Eguermin 'Centre of Excellence'. L'année dernière le SACT (Supreme Allied Commander Transformation) et Eguermin ont en effet signé au QG de l'OTAN à Bruxelles un MOU (memorandum of understanding), reconnaissant l'Eguermin comme centre d'excellence au sein de l'OTAN. La cérémonie s'est déroulée en présence de nombreuses personnalités parmi lesquelles l'amiral hollandais Kelder, Commandant der Zeestrijdkrachten. L'école, dont l'état-major comprend environ 50 militaires et civils de différentes nationalités, assume désormais la direction au sein de l'OTAN pour tout ce qui a trait à la formation et à l'entraînement dans le domaine de la lutte contre les mines; plus particulièrement l'école entraîne tant des équipages complets de navire que des individus et conseille les différents pays et commandements OTAN dans ce domaine spécifique.



### De scheepsklok van de Bellis in Aarlen

Onder leiding van hun bevelhebber, 1LZ Luc Desanghere, begaf zich op 23 december een delegatie van de Bellis naar het stadhuis van Aarlen waar zij opgewacht werd door de stedelijke overheid. Bij die gelegenheid overhandigde de commandant van de Bellis de klok van zijn schip aan de burgemeester van de meterstad van onze mijnenjager. Die klok blijft te Aarlen tot in mei 2008, datum van de hercommissioenering van de Bellis waarvan een deel van de bemanning overgeplaatst werd naar de Narcis. Burgemeester Raymond Bieren beloofde dat hij er goed voor zou zorgen. De delegatie bestond uit commandant 1LZ Desanghere, LDV Trullemans en MTR Hardy, 2MR Pochet en 1MT Janssens.



V.l.n.r./d. g. à dr.: MTR Hardy, 1MT Janssens en/et 2MR Pochet.

De stad Aarlen neemt het meterschap waar van onze mijnenjager sinds zijn doop in Rupelmonde op 8 september 1986. Meter is Mevrouw Ellen Goffinet-Rosman, de echtgenote van de toenmalige burgemeester van de stad. Aarlen kan fier zijn op haar schip vermits de Bellis in 2006 29 mijnen onschadelijk maakte.

### La cloche du Bellis est à Arlon

Emmenée par son commandant, le 1LV Luc Desanghere, une délégation du Bellis s'est rendue à l'hôtel de ville d'Arlon le 23 décembre dernier pour y rencontrer les autorités de la ville. A cette occasion le commandant du Bellis confia au bourgmestre de sa ville marraine la cloche de son navire. Cette cloche restera à Arlon jusqu'en mai 2008, c'est-à-dire jusqu'au recommissionnement du Bellis, dont une partie de l'équipage a rejoint le Narcis. Le bourgmestre Raymond Bieren a promis de bien en prendre soin. La délégation de l'équipage était composée du commandant 1LV Desanghere, du LDV Trullemans et des MTR Hardy, 2MR Pochet et 1MT Janssens.

La ville d'Arlon assure le parrainage de notre navire depuis son baptême à Rupelmonde le 8 septembre 1986. Sa marraine est Madame Ellen Goffinet-Rosman, l'épouse du bourgmestre de l'époque. Arlon peut être fier de son navire puisqu'en 2006 le Bellis a neutralisé 29 mines.



Le commandant Luc Desanghere remet la cloche du Bellis au bourgmestre Raymond Bieren.

Commandant Luc Desanghere overhandigt de klok van de Bellis aan burgemeester Raymond Bieren.





## Belgische Marine voert bevel over SNMCMG1

Op 18 januari jl. is het commando van SNMCMG1 voor de duur van één jaar toevertrouwd aan KVK Serge Ots. Half januari vertrok de BNS Narcis voor een twee-en-halve maand durende oefenperiode. Tot einde maart fungeert onze mijnenjager als vlaggenschip van het SNMCMG1. Naast een druk oefenprogramma op zee zal het eskader aanleggen in volgende havens: Kiel, Bremerhaven, Neustadt, Rostock, Bergen, Tromsø, Den Helder, Amsterdam, Scheveningen, Rotterdam en Oostende.

SNMCMG1 (Standing NATO Mine Counter Measures Group 1) is één van NATO's twee gespecialiseerde mijnenbestrijdingsgroepen. Het betreft een permanent multinational eskader dat het jaar rond inzetbaar is. Na de Top van Praag in 2002, onderging de NATO een transformatie, onder meer door het toepassen van het NATO Response Force (NRF)-concept. De NRF is een snel ontplooi-bare, geheel geïntegreerde strijdmacht, bestaande uit land-, lucht- en maritieme eenheden. De Standing Maritime Elements, zowel de escortegroepen SNMG1 en 2, als de mijnenbestrijdingsgroepen SNMCMG1 en 2 werden hierin ingebed en volgen de NRF-cyclus wat betreft voorbereiding en inzetbaarheid. Aldus beschikt de NATO tegenwoordig steeds over twee opgewerkte eskaders en twee eskaders in training.

SNMCMG1 werd in 1973 in Oostende onder de naam STANAVFORCHAN opgericht. In 1998 werd het omgedoopt tot MCMFORNORTH. Om duidelijk te stellen dat de naam geen beperking van operatiegebied inhoudt, kreeg het eskader in 2005 zijn huidige naam. Normaal is SNMCMG1 samengesteld uit zeven mijnenbestrijdingsvaartuigen en een commando- en logistiek schip. Door de aard van de job zijn zowel schepen als bemanning –zowat 30 officieren en 200 bemanningsleden– steeds paraat om onmiddellijk een opdracht uit te voeren. Deze macht voert een intensief en gevarieerd jaarlijks operatieprogramma uit, overal in de Europese wateren, van ten noorden van Noorwegen tot de Middellandse Zee en van de Ierse tot de Baltische Zee. Sinds 1998 is SNMCMG1 ook actief in de kustwateren van de Verenigde Staten, Canada en IJsland. Sinds zijn oprichting, nu ruim 34 jaar geleden, demonstreerde het eskader zijn bekwaamheid om een primaire rol in de 'Mine Countermeasures Immediate Reaction Force' van de NATO op zich te nemen. Sindsdien heeft het elk jaar aan ongeveer tien NATO- en nationale oefeningen deelgenomen, drie keer het gemiddelde van een nationaal eskader.

## La Marine belge exerce le commandement de SNMCMG1

Le 18 janvier dernier le commandement du SNMCMG1 fut confié pour une durée d'un an au CPC Serge Ots. Vers la mi-janvier le BNS Narcis quitta Zeebruges pour une période d'entraînement d'une durée de deux mois et demi. Jusqu'à fin mars notre chasseur de mines fera fonction de navire de commandement du SNMCMG1. onobstant un programme d'entraînement chargé, l'escadre fera escale dans les ports suivants: Kiel, Bremerhaven, Neustadt, Rostock, Bergen, Tromsø, Den Helder, Amsterdam, Scheveningen, Rotterdam et Ostende.



Le SNMCMG1 (Standing NATO Mine Counter Measures Group 1) est un des deux groupes de l'OTAN spécialisés dans la lutte contre les mines. Il s'agit d'une escadre maritime permanente et multinationale, engageable toute l'année. Après le Sommet de Prague en 2002, l'OTAN subit une transformation, e.a. par la mise en place du concept NRF (NATO Response Force). La NRF est une force armée intégrée, rapidement déployable et constituée d'unités de forces terrestres et aériennes

et de la Marine. Les Eléments Maritimes Permanents, tant les groupes d'escorte SNMG1 et 2, que les groupes de lutte contre les mines SNMCMG1 et 2 y ont été intégrés et suivent le cycle NRF pour ce qui concerne la préparation et la mise en œuvre. L'OTAN dispose donc en permanence de deux escadres en état d'alerte et de deux escadres à l'entraînement.

Le SNMCMG1 fut créé en mai 1973, à Ostende, sous le nom de STANAVFORCHAN. En 1998 l'appellation MCMFORNORTH fut adoptée. La dénomination actuelle lui fut donnée en 2005 afin de souligner l'absence de limite géographique à sa zone d'opérations. Habituellement le SNMCMG1 est composé de sept navires de lutte contre les mines et d'un navire de commandement et de soutien logistique. En raison de la nature spéciale de leur mission, les navires et leurs équipages –au total une trentaine d'officiers et environ 200 membres d'équipage– sont prêts à intervenir immédiatement à tout instant. Chaque année cette force exécute un programme opérationnel intense et varié dans les eaux européennes, du nord de la Norvège à la Méditerranée et de la mer d'Irlande à la mer Baltique. Depuis 1998 le SNMCMG1 a également été déployé dans les eaux côtières des Etats-Unis, du Canada et de l'Islande. Depuis sa fondation, il y a 34 ans, l'escadre a démontré sa capacité à jouer un rôle principal comme 'Mine Countermeasures Immediate Reaction Force' de l'OTAN. Depuis lors, elle a participé chaque année à quelque dix exercices nationaux



## InfoMarine

Deze permanente multinationale macht van mijnenjagers en mijnenvegers staat overal bekend als de best getrainde en best uitgeruste mijnenbestrijdingseenheid ter wereld. Oorspronkelijk waren enkel België, Duitsland, Nederland en Groot-Brittannië constant vertegenwoordigd; Denemarken en Noorwegen leverden regelmatig schepen voor een korte periode maar maken nu ook permanent deel uit van de macht. SNMCMG1 ressorteert onder het operationele commando van SACEUR (Supreme Allied Commander Europe), met hoofdkwartier in Bergen (Mons).



De huidige SNMCMG1-vloot bestaat uit HMS Brocklesby, FGS Groemitz, HnoMS Hinnøey, HNLMS Makkum, LVNS Namejs en het commandoschip BNS Narcis. Het eskader staat tot einde 2007 onder het commando van KVK Serge Ots.

et de l'OTAN, trois fois la moyenne d'une escadre nationale. Cette force multinationale de chasseurs et de dragueurs de mines est considérée comme l'unité de lutte contre les mines la mieux entraînée et la mieux équipée du monde. A l'origine, seuls la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Allemagne étaient représentés de façon permanente, tandis que le Danemark et la Norvège ne livraient des navires que sporadiquement; aujourd'hui ces derniers pays sont des membres à part entière. Le SNMCMG1 dépend du Commandement Opérationnel SACEUR (Supreme Allied Commander Europe), situé au QG OTAN de Mons.

Actuellement la flotte SNMCMG1 est composée de l'HMS Brocklesby, du FGS Groemitz, du HnoMS Hinnøey, du HNLMS Makkum, du LVNS Namejs et du navire de commandement, le BNS Narcis. L'escadre est commandée par le CPC Serge Ots.

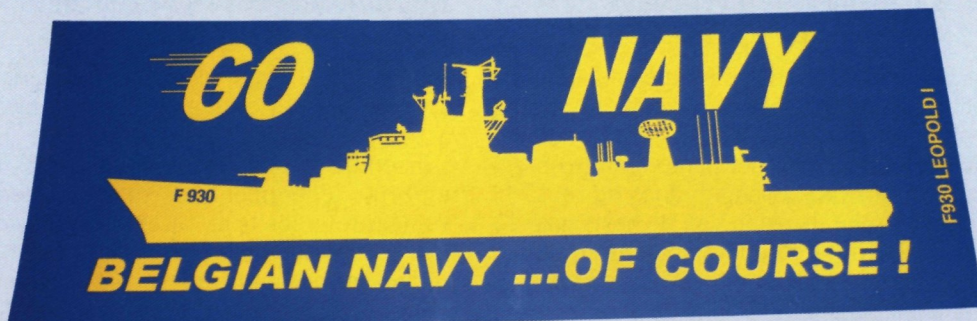


### Een nieuwe sticker 'Go Navy...Belgian Navy of course'

Heel wat oudgedienden van onze ex-Zee-macht denken met nostalgie aan de sticker 'Go Navy...Belgian Navy of course' die een groot succes kende in de jaren 80, en ze hebben ons dan ook gevraagd er een nieuwe te maken. Wij zijn op hun verzoek ingegaan ... maar ditmaal met het silhouet van ons nieuw fregat, de Leopold I. Dit nieuw schip kan voortaan ook plakken op de achterrait van uw wagen uit de 21ste eeuw. De sticker is te koop bij Neptunus voor 0,50 € per stuk. Hem kopen en op uw wagen kleven zal bijdragen tot een grotere bekendheid van onze Marine bij het grote publiek.

### Un nouveau sticker 'Go Navy...Belgian Navy of course'

Beaucoup de nostalgiques de notre ex-Force Navale, nous ont demandé de refaire l'ancien sticker 'Go Navy...Belgian Navy of course' qui eut tant de succès dans les années 80. Voilà, c'est chose faite... mais cette fois-ci avec la silhouette de notre nouvelle frégate: le Léopold I. Ce navire pourra donc lui aussi coller au pare-brise de votre voiture du 21ème siècle. En vente chez Neptunus au prix de 0,50 € la pièce. L'acheter et le placer sur votre pare-brise, c'est contribuer à une meilleure visibilité de la Marine vers l'extérieur.





### Onderhoud Nederlandse mijnenjager in Zeebrugge

Op vrijdag 9 februari begon de Nederlandse mijnenjager M852 Dordrecht zijn onderhoudsprogramma in de marinebasis van Zeebrugge; dit onderhoud gebeurt in België aangezien het Marinebedrijf in Den Helder volledig bezet is. Luitenant-generaal De Winter, directeur-generaal van het departement Material Resources (DGMR), en Flottielje admiraal Robyns, commandant van de Marinecomponent, ontvingen officieel het onderhoudsboek van deze mijnenjager van de heer ir. Lex Hendrichs, de Nederlandse directeur Defensie Materieel Organisatie (DMO). Dit onderhoud past in het kader van de samenwerking tussen de Belgische en de Nederlandse marines; sinds 1975 streven beide marines inderdaad naar een optimale integratie van materieel en personeel. Generaal De Winter noemde in zijn toespraak 9 februari dan ook een mijlpaal in deze reeds jarenlange samenwerking: de komst van de Dordrecht is immers een belangrijke eerste stap in de uitvoering van een nieuw akkoord tussen DMO en DGMR. De Dordrecht blijft tot december in Zeebrugge; hij wordt er vaarklaar gemaakt om einde 2007, begin 2008 aan Letland te worden verkocht.

### Chasseur de mines hollandais en entretien à Zeebruges

Le vendredi 9 février, le programme d'entretien du chasseur de mines néerlandais M852 Dordrecht a commencé à la base navale de Zeebruges; ce navire effectue son cycle de maintenance en Belgique, le programme des ateliers de marine de Den Helder affichant complet. Le lieutenant général Jacques De Winter, directeur général du département Material Resources (DGMR), et l'Amiral de flottille Jean-Paul Robyns, commandant de la Composante Marine, ont reçu officiellement le carnet d'entretien des mains de l'ingénieur Lex Hendrichs, directeur du service Matériel de Défense hollandais (DMO). Cet entretien cadre dans la coopération entre les marines belge et néerlandaise; depuis 1975, en effet, les marines de ces deux pays s'emploient à intégrer de façon optimale leurs moyens en personnel et matériel. Pour le général De Winter le 9 février fait date dans cette longue coopération; l'arrivée du Dordrecht dans les installations de Zeebruges constitue en effet un pas important dans l'exécution du nouvel accord entre le DMO et le DGMR. Le navire restera à Zeebruges jusqu'en décembre; il y sera remis en état avant sa vente à la Lettonie, fin 2007 ou début 2008.



Vlnr : Generaal De Winter, dhr. Hendrichs en Flottielje admiraal Robyns.

Info et photo/Info en foto:  
[www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

De g. à dr.: Le Général De Winter, Mr. Hendrichs et l'Amiral de flottille Robyns.

### Brand in de Marinebasis te Zeebrugge

Op donderdag 22 maart in de vroege morgen ontstond er brand in het atelier van de duikers. Maar reeds om 9u10 had de eigen interventieploeg de brand onder controle. Drie gewonden, één met lichte brandwonden aan de handen en twee bevangen door de rook, werden door de medische diensten van de basis naar een ziekenhuis gevoerd. Inmiddels konden zij het werk hervatten. Verder onderzoek zal de oorzaak van de brand moeten bepalen.

### Incendie à la base de Zeebruges

Le jeudi 22 mars, dans la matinée, un incendie a éclaté dans l'atelier des plongeurs. Mais déjà à 9h10 l'équipe d'intervention de la base avait l'incendie sous contrôle. Bilan: trois blessés, dont un brûlé légèrement aux mains et deux pris par la fumée; tous les trois furent transportés à l'hôpital par les services médicaux de la base. Entretemps ils ont pu reprendre le travail. Une enquête devra déterminer les causes de l'incendie.



### Laatste MSHO's en Zinnia nemen definitief afscheid van Zeebrugge

Tussen 15 en 26 januari verlieten de vier laatste MSHO's (Mine Sweeper Hunter Ocean) en het commando- en logistieke steunschip A961 Zinnia definitief de marinebasis van Zeebrugge. De M903 Dufour, M904 De Brouwer, M908 Truffaut en M909 Bovesse waren houten mijnenvegers (Agile class) van Amerikaanse makelij. Ze dateren uit de jaren '50. Onze Marine verwierf de Bovesse en de Truffaut respectievelijk in 1957 en 1958. De Dufour en de De Brouwer kwamen in 1967 in dienst; zij werden verkregen van de Noorse Marine in ruil voor drie kustmijnenvegers. Een hoogtepunt uit de loopbaan van deze hoogzeemijnenvegers was de deelname van de Breydel en Bovesse aan de Golfoperatie 'Octopus II' in 1988. In de jaren '90 fungeerden de MSHO's hoofdzakelijk nog als trainingsplatform voor reservisten; op het einde van de jaren '90 stelde de Marinecomponent ze buiten gebruik. Het logistieke steunschip Zinnia dateert uit 1966 en werd op de Cockerillwerf in Hoboken gebouwd. Het schip beschikt over verschillende magazijnen, herstellingswerkplaatsen en een ziekenboeg. De Zinnia nam deel aan talrijke operaties, o.m. in Zaïre (1979), de Perzische Golf (1987-88 en 1990-91) en Somalië (1992-93). In 1993 plaatste de Marine het schip onder cocoon in de basis van Zeebrugge in het vooruitzicht van eventueel later gebruik. Een sleper bracht alle schepen naar Gent waar een recyclagebedrijf ze eerst asbestvrij zal maken en vervolgens volledig ontmantelen. Deze werkzaamheden zullen duren tot einde mei.

### Les derniers MSHO et le Zinnia quittent Zeebruges définitivement

Entre le 15 et le 26 janvier les quatre derniers MSHO (Mine Sweeper Hunter Ocean) et le navire de commandement et de soutien logistique A961 Zinnia ont quitté définitivement la base de Zeebruges. Le M903 Dufour, le M904 De Brouwer, le M908 Truffaut et le M909 Bovesse sont des dragueurs-chasseurs en bois. D'origine américaine (Agile class) ils datent des années 50. Le Bovesse et le Truffaut arrivèrent en Belgique respectivement en 1957 et 1958, tandis que le Dufour et le De Brouwer entrèrent en service en 1967; ces deux derniers furent acquis de la Marine norvégienne en échange de trois dragueurs de mines côtiers. Le point culminant dans leur carrière fut sans aucun doute leur participation à l'opération 'Octopus II' en 1988 dans le golfe Persique. Pendant les années 90, les MSHO furent surtout utilisés par la Réserve; vers la fin des années 90 la composante Navale les retira du service. Le bâtiment de soutien logistique et de commandement Zinnia est belge de construction (Cockerill Yards à Hoboken) en 1966. Ce navire dispose de plusieurs cales et de compartiments hébergeant des vivres et des pièces de rechange; à bord il y a également plusieurs ateliers de réparations et une infirmerie. Le Zinnia participa à de nombreuses opérations, entre autres celle du Zaïre (1979), du golfe Persique (1987-88 et 1990-91) et de Somalie (1992-93). En 1993 il fut mis hors service et emballé dans un cocon à la base de Zeebruges pour utilisation éventuelle dans le futur. Les navires ont été remorqués à Gand, où il sera en premier lieu procédé à l'enlèvement de l'amiante par une firme spécialisée. Le démantèlement complet durera jusqu'à la fin du mois de mai.





### Proclamatie van de 61ste promotie onderofficieren te St-Kruis

Op vrijdag 16 maart vond in de marinekazerne LTZ Billet te St-Kruis de Dag van de onderofficier plaats. Flottielje admiraal Robyns maakte er bekend dat de 61ste promotie onderofficieren van de Marine genoemd werd naar wijlen IMC Roger Offermans. Een peter wordt gekozen uit onderofficieren die zich verdienstelijk hebben gemaakt door hun beroepsernst, opofferingen, inzet en menselijke kwaliteiten. Deze promotie mag dan ook terecht fier zijn op haar peter; zijn sociale vaardigheden, zijn onvoorwaardelijke inzet en zijn vervolmakingswil zijn een voorbeeld voor alle jonge onderofficieren.



### Proclamation de la 61ème promotion sous-officiers à Sainte Croix

La Journée du sous-officier s'est tenue à la caserne LDV Billet de Sainte-Croix le 16 mars dernier. C'est l'amiral de flottille Robyns qui proclama 'Promotion IMC Roger Offermans', la 61ème promotion sous-officiers de la Marine. Le parrain est choisi parmi les sous-officiers méritants qui se distinguent par leur probité professionnelle, leur dévouement et leurs qualités humaines. La 61ème promotion peut être fière de son parrain; son caractère sociable, son ardeur inconditionnelle et son désir de perfectionnement serviront d'exemple à tous les jeunes sous-officiers



### Curriculum vitae IMC Roger Offermans

Roger Offermans werd geboren te Duinkerke op 20 september 1920. Op 1 september 1937 nam hij dienst als vrijwilliger bij de Landmacht. Op 23 september 1939 werd hij tot sergeant benoemd. Bij de inval van de Duitse troepen nam hij deel aan de verdediging van het land en werd na de capitulatie als krijgsgevangene naar Duitsland gedeporteerd. Na zijn vrijlating bekleedde hij een functie op een andere ministeriële dienst van 14 juli 1941 tot 1 oktober 1942, dag waarop hij opgenomen werd in het kader van de beroepsonderofficieren; op 19 november 1942 legde hij de eed af. In september 1944, ter gelegenheid van de reorganisatie van het Belgisch leger, werd hij terug ingelijfd bij het personeel van het ministerie van Landsverdediging. Op resp. 1 mei 1945 en 28 december 1948 werd hij aangesteld en benoemd tot eerste sergeant. Maar Roger nam een nieuwe uitdaging aan en vervoegde op 18 september 1950 de toenmalige Zeemacht. Wegens zijn ruime ervaring en vakkennis werd hij aangesteld als onderrichter in de kazerne Mahieu, de huidige kazerne Bootsman Jonsen, in Oostende. Bij



Roger Offermans naquit le 20 septembre 1920 à Dunkerque. Le 1er septembre 1937 il s'engagea comme volontaire dans la force terrestre. Il y sera nommé sergent le 23 septembre 1939. Il participa à la défense du pays lors de l'invasion allemande et fut fait prisonnier, puis déporté en Allemagne. Libéré, Roger fut mis à la disposition d'un autre département ministériel le 14 juillet 1941. Le 1er octobre 1942 il fut repris dans le cadre des sous-officiers de carrière et prêta serment le 19 novembre 1942. Il fut ensuite réincorporé dans le personnel du ministère de la Défense Nationale en septembre 1944, lors de la réorganisation de l'armée belge. C'est le 1er mai 1945 puis le 28 décembre 1948 qu'il fut commissionné puis nommé 1er sergent.

Le 18 septembre 1950 il accepta un nouveau défi et rejoignit la Force Navale. En raison de son expérience et de ses connaissances professionnelles il fut nommé instructeur à la caserne Mahieu, l'actuelle caserne Bootsman Jonsen, à Ostende. Lors de la mise en service de la caserne LDV Billet à Sainte-Croix Roger joua un rôle prépondérant. Ce furent



het in dienst nemen van de kazerne LTZ Billet te St-Kruis werd Roger er de stuwende kracht. Het waren moeilijke jaren. De infrastructuur bestond uit houten barakken die dringend aan vervanging toe waren. Hij hielp eveneens het commando bij de organisatie van het onderricht. Stilaan groeide de kazerne uit tot een volwaardig opleidingscentrum. Op 26 september 1952 werd hij benoemd tot 1ste Meester. Als wapenmeester van de eerste opleiding gaf Roger op een lovenswaardige manier leiding aan zijn kader, vrijwilligers en dienstplichtigen. Op 26 september 1956 volgde de benoeming tot 1ste Meester-chef. Bij de reorganisatie en de oprichting van de Groepering Opleiding en Training werd hij de eerste Hoofdwapenmeester. In die functie werd hij door iedereen zeer gewaardeerd. Roger was een charismatische leider. Zijn voorbeeldig gedrag, zijn aanstekelijke inzet en zijn opmerkelijk organisatievermogen strekten hem tot eer. Hij was ervan overtuigd dat opleiden investeren was in de toekomst, en hij zette zich dan ook ten volle in voor de vorming van het personeel. Hoe streng hij ook was, toch had hij steeds een luisterend oor voor iedereen. Roger was een onderofficier in hart en nieren, een harde werker; hij kwam pas tot rust wanneer alles perfect in orde was. Op 1 oktober 1976 ging hij op rust. Hij was gehuwd met Maria D'Hondt en vader van een zoon en een dochter. Thuis was hij een echte vader die veel belang hechtte aan de geborgenheid van het gezin. Hij bleef echter niet gespaard van tegenslagen: in 1988 overleed zijn echtgenote en in 1990 zijn zoon. Roger vond troost bij zijn zeven kleinkinderen en zeven achterkleinkinderen. Op 7 mei 2004 is IMC Offermans afgevaardigd voor zijn laatste reis... ons respect en ons hart waren bij hem.

des années difficiles. L'infrastructure consistait en quelques baraques en bois qui devaient être remplacées d'urgence. Roger fut également le bras droit du commandement pour l'organisation de l'instruction. Petit à petit la caserne devint un centre d'instruction 'à part entière'. Le 26 septembre 1952 il fut nommé 1er Maître. Comme maître d'armes de la première formation il dirigea le cadre, les volontaires et les miliciens d'une manière exemplaire. Le 26 septembre 1956 Roger fut nommé 1er Maître-chef. Lors de la réorganisation du Groupement Formation et Entraînement il devint le premier Maître d'armes-chef. Tout le monde l'apprécia dans cette fonction. C'était un chef charismatique. Son comportement exemplaire, son engagement contagieux et son sens remarquable de l'organisation l'honoraient. Il était persuadé qu'instruire c'était investir dans l'avenir; c'est pourquoi il se donna tout entier à son métier d'instructeur. Sévère certes, mais toujours à l'écoute de chacun. Sous-officier né il travaillait dur; il ne trouva le repos que quand tout était parfaitement en ordre. Roger prit sa retraite le 1er octobre 1976. Il était marié à Maria D'Hondt qui lui donna un fils et une fille. Ce fut un père méritant qui attacha beaucoup d'importance à la famille. Hélas, le malheur ne l'a pas épargné; son épouse décéda en 1988 et son fils en 1990. Roger trouva le réconfort auprès de ses sept petits-enfants et sept arrière-petits-enfants. Il nous quitta le 7 mai 2004, aimé et respecté de tous.

### 23ste Lenteconcert

Op 16 maart jl. had het 23ste Lenteconcert van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine plaats in de Koningin Elisabethzaal te Antwerpen. Dit concert wordt jaarlijks georganiseerd door het Provinciecommando en de Militaire gemeenschap van de provincie Antwerpen. Ditmaal ging de opbrengst naar de Stichting Gouverneur Kinsbergen-Gehandicaptenzorg provincie Antwerpen, de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine en het dagverblijf "De Maretak" in Duffel.

Op de foto links KTZ Marc Van de Wal, Provinciecommandant Antwerpen en VAM M. Hellemans (3de van links) die een cheque van 5000 euro ontvangt ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.



Photo/Foto IMC JY Patris

### Le 23ème Concert de printemps

Le 16 mars dernier, la salle Reine Elisabeth d'Anvers accueillit la Musique Royale de la Marine pour le 23ème Concert de printemps. Ce concert est une organisation annuelle du Commandement de province et de la Communauté militaire de la province d'Anvers. Cette année il était organisé au profit de la fondation Gouverneur Kinsbergen en faveur des handicapés de la province d'Anvers, de l'Association d'Entraide de la Marine et du home 'De Maretak' à Duffel.

On reconnaît à gauche le CPV Marc Van de Wal, Commandant militaire de la Province d'Anvers et le VAM M. Hellemans (3ème à partir de la g.) qui se voit remettre un chèque de 5000 euros au profit de l'Association d'Entraide de la Marine.



## Overhandiging van cheque aan Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine

### Onze Vereniging voor Hulpbetoon beste verkoper van stripverhaal Defensie!

Een jaar geleden bracht Defensie een stripverhaal op de markt bestemd voor het grote publiek. De diverse verenigingen afhankelijk van Defensie –o.m. Neptunus– hadden de verbintenis aangegaan dit boek aan hun leden en sympathisanten te koop aan te bieden. Vandaag stellen we vast dat Defensie zijn doelstelling heeft bereikt: 2294 exemplaren werden verkocht, een heel goed resultaat rekening gehouden met concurrentie op de markt van de stripbladen; volgens de verantwoordelijken van DGHR heeft onze Vereniging voor Hulpbetoon het grootste aantal verkocht. Bedoeling was geld te verzamelen – in totaal werd voor meer dan 10.000 euro verkocht– voor Child Focus, Unicef en andere caritatieve verenigingen van Defensie. De overhandiging van die opbrengst had plaats op 4 maart op de Boekenbeurs te Brussel; de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine ontving er een cheque van 1.030 euro uit de handen van de heer A. Flahaut, Minister van Defensie.

V.l.n.r.: Generaal Ir. A. Van Daele, Chef Defensie, de heer A. Flahaut, Minister van Defensie, IMC JC. Vanbostal en Vice-admiraal M. Hellemans, resp. secretaris en voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.



Photo/Foto VOX/Direct

## Remise de chèque à l'Association d'Entraide de la Marine

### Notre Association d'Entraide meilleur vendeur de la BD Défense!

Il y a un an la Défense éditait une bande dessinée (BD Défense); cet album fut mis en vente auprès du grand public. Les diverses associations soutenues par la Défense –notamment Neptunus– s'étaient engagées à vendre cet ouvrage à leurs membres et sympathisants. Aujourd'hui la Défense a atteint son objectif: 2294 exemplaires ont été écoulés ce qui, au vu de la concurrence sur le marché de la bande dessinée, est un bon résultat; selon les responsables de DGHR, l'Association d'Entraide de la Marine en a vendu le plus grand nombre. Cette initiative avait pour but de collecter des fonds –la vente rapporté en tout plus de 10.000 euros– pour Child Focus, Unicef Belgique et les associations à caractère social soutenues par la Défense. La distribution des bénéfices s'est faite à la Foire du livre de Bruxelles le 4 mars dernier; le président de l'Association d'Entraide de la Marine s'est vu remettre un chèque de 1.030 euros par le Ministre de la Défense, Monsieur A. Flahaut.

De g. à dr.: le Général Ir. A. Van Daele, Chef de la Défense, Monsieur A. Flahaut, Ministre de la Défense, le IMC JC. Vanbostal et le Vice-amiral M. Hellemans, resp. secrétaire et président de l'Association d'Entraide de la Marine.

## Baggerschip zuigt oorlogsbom op, de Stern snelt ter hulp

Op zaterdag 3 februari, in de voormiddag, zoog een baggerschip een bom op ter hoogte van Nieuwpoort. Het betrof een 28 cm lange Duitse bom. De Stern die van wacht was als RDS-schip (Ready Duty Ship) begaf zich onmiddellijk ter plaatse en slaagde erin de bom, die nog gedeeltelijk bedelfd lag onder het slib, te bergen. De ontmijningsdienst DOVO kwam het springtuig ophalen te Zeerbugge en vervoerde het naar Poelkapelle waar het onschadelijk werd gemaakt.

## Bombe aspirée par un navire de dragage, le Stern intervient

Le samedi 3 février dans l'avant-midi, un navire de dragage a aspiré un engin explosif au large de Nieuport. Il s'agissait d'un obus allemand de 28 cm de long. Le Stern qui était de permanence RDS (Ready Duty Ship) a immédiatement appareillé pour se rendre sur place et récupérer l'engin encore en partie enfoui dans la vase. Le service de déminage DOVO a récupéré l'obus à Zeebrugge pour l'évacuer vers Poelkapelle où il a été détruit.



## Tinnen doos ter gelegenheid van 175 jaar Marine

Ter gelegenheid van de 175ste verjaardag van onze Marine liet Neptunus een tinnen doos ontwerpen. De zeer mooie tekening op het deksel is een verkleining van de gedenkpenning die de evolutie van onze Marine van 1831 tot op heden voorstelt. De tekening is van de hand van Ronny Moortgat, naar een idee van Bob De Bruycker die eveneens instond voor het graveerwerk.



Een korte omschrijving van de ets : op de achtergrond een drijvende mijn – onze Marine is bekend voor haar expertise inzake mijnenbestrijding – en op de voorgrond de Louise-Marie, de voormalige Duitse torpedoboot A4, een ..... van de oorlog 14/18 en een huidige mijnenjager.

De doos is gemaakt uit tin, met de hand gedreven door de 'potstainiers hutois', en heeft een gegarandeerd gehalte van 94% zuiver en loodvrij tin. Formaat: 11cm x 8cm x 3cm - Prijs: 55 euro.

Wie een doos wil kopen moet zich haasten want de oplage werd beperkt tot 50 exemplaren.

## Boîte en étain pour les 175 ans de la Marine

Neptunus met en vente une boîte en étain réalisée en souvenir du 175ème anniversaire de notre Marine. D'une grande beauté, le dessin du couvercle est une réduction de la plaque commémorative représentant l'évolution de notre Marine dès le début, en 1831, jusqu'à ce jour. Le dessin est de Ronny Moortgat, d'après une idée de Bob De Bruycker, qui réalisa également les ciselures.

Voici la description de la gravure: en arrière-plan une mine flottante – la lutte anti-mines procure une grande notoriété à notre Marine – et en avant-plan la Louise Marie, l'ex-torpilleur allemand A4, une compensation de 14/18 et un chasseur de mines actuel.

La boîte est en étain fabriqué à la main par les



postainiers hutois et garanti au titre de 94% d'étain pur exempt de plomb. Dimensions: 11cm x 8cm x 3cm - Prix: 55 euros.

Ne tardez pas à réserver cette boîte unique réalisée à seulement 50 exemplaires.





## BIG SMOOTHY

Euronav, one of the world's leading independent crude oil tanker companies, has selected the HEMPASIL silicone-based fouling release coating system for *TI Asia*.

*TI Asia* is an ULCC of 441,000 tonnes deadweight – one of the largest double-hulled crude carriers in the world.

"Minimising maintenance as well as maintaining a smooth hull during the entire service period is vital for efficient operation of our vessels, and a silicone fouling release product helps us to achieve this", says Paul Moeyaert, General Manager, Euronav Ship Management. "We also believe that the smoother topcoat should give us a reduction in fuel consumption and therefore reduce carbon emissions. This will also help us reduce the amount of biocides released into the sea, making our operations even more environmentally friendly."



Hempel provides fouling control solutions to shipowners, operators and shipyards throughout the world. The technology behind Hempel solutions ensures rapid, cost-effective workflows during application and attractive cost profiles during operation.

# HEMPEL

Tel: +45 45 93 38 00 • [www.hempel.com](http://www.hempel.com) • [marine@dk.hempel.com](mailto:marine@dk.hempel.com)



# Il y a 20 ans ... ... le Herald of Free Enterprise chavirait au bout du môle de Zeebrugge!

Le vendredi 6 mars 1987 à 19 h.28, peu après son départ du port à destination de Douvres, par mer belle et vent faible, le roulier anglais **Herald of Free Enterprise** de la Townsend Thoresen chavirait en deux minutes, entraînant avec lui 38 membres d'équipage et 155 passagers, et en épargnant 355.

C'était hier. Il nous souvient encore de voir dans les jours qui suivirent, cette sinistre balafre, cette cicatrice rouge soulignant la mer à l'ouvert du port. Ce ferry gisant sur le flanc, comme une bête blessée, impuissante, à l'agonie, à quelques encablures à peine de la terre ferme. On avait l'impression de pouvoir le toucher en tendant le bras, mais une telle proximité physique choquait, révoltait, écœurait.

Nous savons par expérience, que les composantes d'un naufrage sont toujours multiples et complexes. Et que donc, si ce n'est en connaissance de cause, il ne convient pas de discourir sur un tel sujet, qui est affaire d'experts. Toutefois, en cette année du 20<sup>ième</sup> anniversaire de cette tragédie, il nous a paru intéressant de relever quelques extraits remarquables du rapport d'analyse rédigé par le capitaine Roger Ghys qui à l'époque, avait été désigné comme expert nautique pour les tribunaux de Première Instance et de Commerce.

Ce qui ne fait aucun doute dit-il d'emblée, c'est que la cause principale de la tragédie réside dans le fait que les portes intérieures et extérieures à l'avant du navire (pont à véhicules 'G') soient restées ouvertes. Mais, cela n'explique certes pas tout, car d'autres circonstances ont également contribué à la perte du navire. Et nous, de postuler qu'une fois de plus, un tel désastre fut le résultat d'une funeste suite de



conjonctures. Curieusement aussi, plusieurs éléments ont concouru à limiter le nombre de victimes. A l'expert de nous éclairer!

## Préambule

Et de d'abord décrire le navire.

Dimensions: 131,9 m x 22,7 m  
7.951 Tbr/ 3.439 tjn, 2 moteurs de 22.000 chevaux, 3 hélices à pas variable. Vit. Max 22 nœuds. Il répondait à toutes les exigences de l'Inspection maritime.

A l'avant et à l'arrière du pont à véhicules, il était équipé d'une plate-forme horizontale adaptée au poste d'amarrage qui permettait le (dé-)chargement des véhicules.

Selon l'enquête, le jour de son dernier départ, les conditions à bord étaient les suivantes:

Déplacement: 8.874 tonnes

Tirant d'eau moyen: 5,68 m

Tirant d'eau AV: 6,06 m

Tirant d'eau ARR: 5,31 m, d'où une assiette négative: 0,75 m sur le nez!

Hauteur métacentrique: 2,09 m

Mais en fait, une enquête ultérieure releva que le poids du navire était supérieur de 270 tonnes et que les véhicules pesaient 13 % de plus. Ceci signifiant un tirant d'eau moyen de 5,82 m, le navire étant donc 'surchargé' de 10 cm.

## Circonstances qui selon l'expert ont contribué à la perte du navire:

- Le **Herald** effectuait généralement des traversées entre Calais et Douvres, mais ces jours-là, il avait été dérouté sur Zeebrugge, suite à une grève au port de Calais. Or en ce port français, la rampe d'accès permettait le (dé-)chargement des véhicules tant dans le pont 'G' que 'E', ce qui n'était pas le cas à Zeebrugge. De par cette différence, les portes ne pouvaient être fermées tant que le navire se trouvait amarré. Or donc, à l'époque, on ne trouvait pas anormal que les portes soient encore béantes lorsque le navire quittait son poste d'amarrage. Il s'est d'ailleurs avéré au cours de l'enquête qui suivit que le **Herald** avait quitté au moins cinq fois ce poste avec les portes ouvertes.



- A Zeebrugge, de par la configuration de la rampe d'accès, on ne pouvait, à marée haute, rehausser suffisamment celle-ci pour charger les voitures dans le pont 'G'. Il s'avérait donc nécessaire de modifier l'assiette du navire en remplissant les soutes à lest à l'avant; le navire se trouvait alors 'sur le nez'. Une demi-heure avant le départ on commença bien à les vider, mais néanmoins, à la sortie du port, l'assiette était toujours négative (0,70 m).
- Sur les traversées Zeebrugge-Douvres, il y avait généralement un officier-pont de moins à bord; mais l'organisation du travail était identique à celle de Calais. Toutefois, si l'officier qui était responsable pour le chargement était en outre de quart, il devait se rendre à la passerelle quinze minutes avant le départ. Et de rappeler qu'à l'époque, aucune signalisation sur la passerelle n'indiquait la position ouverte ou fermée, des portes du pont 'G'!
- Il existait une règle générale qui disait que toutes les voitures enregistrées pour la traversée devaient être embarquées et cela se faisait jusqu'à la dernière minute. Les portes étaient donc nécessairement encore ouvertes quand l'officier responsable se trouvait déjà sur la passerelle.
- Suite aux instructions de l'armement, afin de réduire le temps passé au port, il convenait que le départ se fasse si possible, 15 minutes plus tôt que l'heure prévue.
- Et enfin, le commandant étant tenu par un horaire très strict, devait effectuer des traversées rapides. Or ce jour-là, il avait déjà un retard de 8 minutes!

### En route! Les manoeuvres

Pour rattraper le temps perdu, dès qu'il eut doublé le musoir, le commandant mit la machine 'en avant toute', passant ainsi rapidement de 14 à 18 nœuds. Nous l'avons vu, le navire était lourdement chargé et se trouvait sur le nez (0,70 m) et à la fin de l'accélération, la combinaison de l'enfoncement dynamique à l'avant (squat) et la vague d'étrave qui atteignit une hauteur de 2 m, firent

que le **Herald** plongeait littéralement sous l'eau. Celle-ci déborda alors la plate-forme d'embarquement et pénétra en grande quantité à l'intérieur, faisant gîter le navire très fort sur bâbord. Il était 19 h.26.

Surpris par cette brusque gîte, le commandant qui n'avait que quelques secondes pour réagir, tenta d'arrêter l'entrée d'eau en battant 'en arrière toute'. Mais l'inertie des 8.800 tonnes de déplacement firent que le navire courra son erre et de par sa gîte de plus de 30°, marqua une fâcheuse tendance à virer vers tribord. En outre, l'hélice bâbord étant plus enfoncée dans l'eau que celle de tribord, exerça une poussée supplémentaire qui accentua encore l'abattée vers tribord. En un ultime et vain réflexe, un 'bâbord toute' fut ordonné pour tenter de redresser le navire. Mais la plate-forme avant, agissant comme un soc de charrue (hydrofoil), fit embarquer les 300 à 400 tonnes d'eau nécessaires pour provoquer le chavirement. Suite à la force centrifuge, le navire s'inclina davantage encore, ce qui eut comme corollaire de précipiter toutes les voitures des ponts 'G' et 'E' vers le bas, déstabilisant totalement le ferry, qui se coucha sur le flanc bâbord, par 12 mètres de fond. Il était 19 h.28, tout était consommé.

De par la soudaineté des faits, aucun 'Mayday' ne put être envoyé ni les embarcations de sauvetage débordées; n'empêche qu'après analyse, les experts maritimes s'accordèrent à déclarer qu'en fonction de ce qui précède, aucun grief ne pouvait être adressé au commandant en raison de sa façon d'agir et de ses manoeuvres ...

### Quoique important, le nombre de victimes aurait pu être plus élevé!

Dans son rapport, le capitaine R.Ghys exposa également les circonstances qui contribuèrent à limiter les pertes de vies humaines. Voici comment!

La route vers la haute mer passait d'abord par le chenal Pas van het Zand (d'une longueur de 4.500 m et 14 à 15 mètres de profondeur à marée basse) pour rejoindre un autre chenal, Het Scheur. Le fait

dit-il, que le **Herald** tenait le côté droit du chenal a fait que lors de son abattée vers tribord sous l'effet centrifuge, il chavira en dehors de son chenal, là où la profondeur d'eau est moindre, et ne bascula donc que de 90°.

De plus, de par la surcharge du navire, l'accident s'est produit très peu de temps après le départ alors qu'il se trouvait encore dans le Pas van het Zand. Quelques minutes plus tard, il aurait chaviré dans le chenal Het Zand, où la profondeur d'eau est bien plus importante, ce qui aurait provoqué un chavirement de 180°, causant des pertes humaines bien plus importantes encore.

Et enfin, en ce début de soirée, la visibilité était bonne et grâce à la présence de la drague **Sanderus** à moins de 2.000 mètres, l'alerte put être donnée pour ainsi dire au moment du chavirement.

Et le capitaine R. Ghys, qui commanda longtemps le **Mercator**, de rappeler à juste titre qu'en dépit de toutes les règles qui existent, la défaillance humaine reste un élément important en cas de sinistre. C'est la raison pour laquelle le sens marin, le dévouement, le sens des responsabilités et la compétence professionnelle doivent constituer la base de la formation des pilotes ...

### Epilogue judiciaire

En Angleterre, le 11 septembre 1990, débuta un procès contre l'armement et quelques membres d'équipage. Le verdict final qui tomba le 19 octobre 1990 acquitta tous les prévenus, seul le commandant vit son diplôme suspendu pendant un an.

En Belgique, la justice belge qui n'avait pas à connaître du naufrage, prononça cependant des peines sévères, dont de la prison ferme, à l'encontre de deux personnes accusées d'avoir transporté illégalement des produits dangereux en utilisant des faux connaissements. Mais cela est un aspect de ce naufrage!

Il n'est pas qu'une seule manière de sombrer et chacune a ses grimaces propres...

*Saint Bernard du Spuikom*



# Conro gekapseisd in haven van Antwerpen

Bijna dag op dag twintig jaar nadat voor de kust in Zeebrugge het drama met de "Herald of Free Enterprise" plaatsvond, is er opnieuw een schip gekapseisd in Belgische wateren. Waarschijnlijk als gevolg van een technisch defect helde, in de vroege morgen van 8 maart, de Italiaanse conro "Repubblica di Genova" over aan zijn ligplaats in het Antwerpse Verrebroekdok. Alvorens het vaartuig volledig kapseisde met de opbouw naar de kant van de kaai, had de gezagvoerder de 37 bemanningsleden en passagiers al het bevel gegeven het schip te verlaten. Door deze snelle beslissing konden er slachtoffers vermeden worden.

Bij het ongeval kwam een groot gedeelte van de deklading aan containers en voertuigen in het water terecht. Als gevolg hiervan werd het scheepvaartverkeer in dit havenbekken op de Antwerpse linkeroever tijdelijk gestremd.



De berging van het schip is toevertrouwd aan het Nederlandse concern Smit Internationale. Mogelijk zal de hele operatie een drietal maanden in beslag nemen.

De "Repubblica di Genova" hoort toe aan de Italiaanse scheepvaartgroep Grimaldi. Het werd als eerste van een duo (het zusterschip is de "Repubblica di Amalfi") in 1988 gebouwd op de Castellammare-werf van de Fincantieri-scheepsbouwgroep. Amper enkele maanden na de indienstname werden beide schepen in 1990 verlengd.

De 42.567 brt metende "Repubblica di Genova" is van het zogenaamde

conro-type, en kan, naast rollende lading –maximum 3.666 auto-eenheden - eveneens containers aan boord nemen. – maximaal 1.116 TEU. Uiteraard verschillen de opgegeven hoeveelheden naargelang de "mix" van de lading.

Op het ogenblik van het ongeval was het vaartuig ingelegd op de regelmatige dienst die Grimaldi uitbaat tussen Noordwest-Europa en West-Afrika.

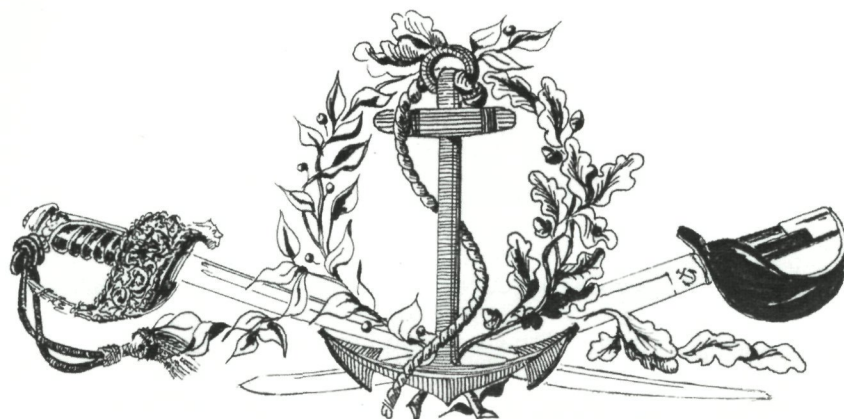
*F. Van Otterdyk*

## VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË - NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Land Pays	Rompnummer Numéro de coque	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
HNLMS DORDRECHT	NL	M853	19/01/2007		ZEEBRUGGE
RCL AACHEN	UK	L110	30/01/2007	31/01/2007	OOSTENDE
HNLMS URK	NL	M861	02/02/2007	05/02/2007	OOSTENDE
HNLMS URK	NL	M861	09/02/2007	12/02/2007	OOSTENDE
HMS CATTISTOCK	UK	M31	16/02/2007	19/02/2007	BRUGGE
HNLMS URK	NL	M861	19/02/2007	19/02/2007	ZEEBRUGGE
HNLMS KAREL DOORMAN	NL	F827	22/02/2007	22/02/2007	ZEEBRUGGE
FGS ENSDORF	GE	M1094	23/02/2007	09/03/2007	ZEEBRUGGE
HNLMS MAASSLUIS	NL	M856	26/02/2007	28/02/2007	OOSTENDE
HNLMS URK	NL	M861	27/02/2007	02/03/2007	ZEEBRUGGE
HNLMS URK	NL	M861	02/03/2007	05/03/2007	ANTWERPEN
HNLMS MAASSLUIS	NL	M856	02/03/2007	05/03/2007	OOSTENDE
FGS FRANKFURT AM MAIN	GE	A1412	07/03/2007	12/03/2007	ZEEBRUGGE
FGS HESSEN	GE	F221	07/03/2007	12/03/2007	ZEEBRUGGE
FS LATOUCHE TREVILLE	FR	D646	10/03/2007	12/03/2007	ZEEBRUGGE
HNLMS DE RUYTER	NL	F804	08/03/2007	12/03/2007	ZEEBRUGGE
HNLMS MAASSLUIS	NL	M856	12/03/2007	15/03/2007	OOSTENDE
LVNS NAMEJS	LV	M03	12/03/2007	13/03/2007	ZEEBRUGGE
HMS BROCKLESBY	UK	M34	12/03/2007	22/03/2007	ZEEBRUGGE
HMS TYNE	UK	P282	12/03/2007	14/03/2007	OOSTENDE
FS ACHARNE	FR	A693	15/03/2007	16/03/2007	ZEEBRUGGE
BNS NARCIS	BE	M921	16/03/2007	19/03/2007	OOSTENDE
HNLMS MAKKUM	NL	M858	16/03/2007	19/03/2007	OOSTENDE
HNOMS HINNOEY	NO	M344	16/03/2007	19/03/2007	OOSTENDE
LVNS NAMEJS	LV	M03	16/03/2007	19/03/2007	OOSTENDE
FS ACHARNE	FR	A693	16/03/2007	19/03/2007	BRUGGE
BNS NARCIS	BE	M921	19/03/2007	15/03/2007	ZEEBRUGGE
HNLMS MAKKUM	NL	M858	19/03/2007	22/03/2007	ZEEBRUGGE
HNOMS HINNOEY	NO	M344	19/03/2007	22/03/2007	ZEEBRUGGE
LVNS NAMEJS	LV	M03	19/03/2007	22/03/2007	ZEEBRUGGE
HNLMS MAASSLUIS	NL	M856	27/03/2007	26/03/2007	ZEEBRUGGE
HNLMS KAREL DOORMAN	NL	F827	27/03/2007		ZEEBRUGGE
HNLMS ZIERIKZEE	NL	M862	17/04/2007	17/04/2007	ZEEBRUGGE
FS CASSIOPEE	FR	M642	19/04/2007	08/05/2007	ZEEBRUGGE
L9525-L9537-L9541	NL		19/04/2007	20/04/2007	ZEEBRUGGE



# Marine Royale



## Réflexions à propos de sa date de naissance (III)

Rassemblement à Flessingue d'une partie de la flotte de débarquement napoléonienne, dite flottille de Boulogne; on y voit les canonnières à fond plat.



On s'est quitté, la dernière fois que nous avons réfléchi ensemble sur la naissance et la création de la Marine belge (royale en 1832), sur l'évocation de la toute première parade navale de la Belgique indépendante, le 9 juin 1833, devant S.M. le Roi Léopold 1er et tout son état-major, rassemblés sur les remparts du fort de Kallo, ce même fort qui servit

de base à la Force Navale pour les dragueurs MSI (inshore minesweepers), destinés en cas de guerre à déminer l'Escaut. Une date-phare et coïncidence étonnante, car le mois de juin a été choisi pendant longtemps par la Force Navale pour célébrer ses fastes et faire son défilé ou sa parade navale en présence de S.M. le Roi. Défilèrent devant le

roi ce jour-là les 2 brigantines –le **Congrès** et **Les Quatre Journées**–, puis les 4 canonnières-goëlettes de construction belge; venaient ensuite les 6 canonnières prises aux Hollandais et relevées ou réparées par nos marins. En tout 12 unités navigantes servies par 600 hommes d'équipage et marinières et armées de 66 canons.



Etendons nous un peu sur ces bateaux:

- Les *brigantines*: 25m x 6m x 2,35m – 4 canons de 24., 2 caronnades de 36., 2 canons de 8.– effectif: 4 officiers de pont, un comptable et 44 hommes d'équipage, soit en tout 49 hommes par navire– chef de la flottille sur le **Congrès**: CPF Stockeels.

ans pendant lesquels les deux pays restèrent sur pied de guerre et à se faire de sales coups lorsqu'ils le pouvaient. C'est ainsi que la Belgique refusa de se retirer de Venlo, Roermond et Maastricht –le Limbourg actuellement hollandais–, ainsi que du grand-duché du Luxembourg, offert par les quatre Grands au roi de Hollande à titre personnel.



- Les *goélettes*: dimensions: ?? – 4 canons de 24. – effectif: 40 hommes d'équipage – c'étaient des fonds-plats à quilles de dérive latérales.
- Les *canonnières hollandaises*: 17m x 6m – 1 canon de 24., 2 canons de 6. à l'arrière et 2 caronnades – effectif: 25 à 30 hommes; le commandant était un LDV, assisté de 2 enseignes et de 2 aspirants – de ces canonnières une fut reprise intacte, 7 furent sabordées et 4 incendiées par les Hollandais en fuite.

Tout cela fait que notre flottille eut à rester sur la défensive armée pendant six ans d'affilée dans ce petit bout d'Escaut qui est à nous. Au début cela allait encore. On mettait deux bateaux embouqués devant les forts La Perle et Ste-Marie, deux au Kruisschans, et les autres

au mouillage devant les quais de l'Escaut devant Burght et jusqu'au Rupel; le **Congrès**, chef de flottille, était devant Anvers. A tour de rôle une canonnière était chargée du ravitaillement dont les bateaux profitaient pour changer de station; une autre faisait la visite médicale. Mais après un certain temps la monotonie de ces dispositions fit craindre un pourrissement des effectifs et du moral; on acquiesça alors au désir des armateurs en mal d'équipage et on leur proposa d'armer leurs navires et de les confier à nos officiers et marins pour les mener au commerce. Aussi dès 1834 des navires marchands partirent-ils d'Ostende, montés par des militaires et s'en allèrent qui vers la Méditerranée, qui vers l'Amérique du sud, qui vers les Indes. C'est ainsi que tout au cours des quatorze premières années de son existence la Marine Royale effectua vingt-quatre voyages au long cours, dont beaucoup durèrent plus d'un an. Nos armateurs et nos négociants purent renouer ainsi leurs liens commerciaux que la révolution leur avait coupés. Ces voyages formèrent des marins, et surtout des officiers, car j'ai lu quelque part qu'après la prise d'Anvers il n'y avait plus qu'un seul capitaine au long cours de disponible.

Ces voyages furent principalement à destination du Chili (Valparaíso) avec escale au Brésil et à Montevideo, ainsi qu'aux "Grandes Indes", nom générique englobant les Indes

Après la reddition d'Anvers le roi Guillaume 1er n'accepta toujours pas de ratifier le traité dit "des 24 articles" imposé par les Grandes Puissances réunies à Londres, prétendant toujours envers et contre tous que les provinces belges appartenaient à son royaume et qu'elles devaient lui revenir. S'il fit évacuer ses troupes des forteresses d'Anvers, il voulut les maintenir dans les forts de Doel et de Lillo, ce qui étranglait proprement Anvers d'où aucun navire ne pouvait entrer ou sortir. Et cela dura jusqu'en 1839, soit six



Macassar 1842-1848



néerlandaises –avec pour escales Batavia et Sourabaya–, Bornéo, Singapour, Manille et la Chine par Canton. Tous ces contacts commerciaux lointains n'étaient pas perdus pour tout le monde, d'autant plus que beaucoup de nos compatriotes résidaient aux Indes néerlandaises avant la révolution et y étaient restés. On fraternisait volontiers avec ceux que les Hollandais s'imposaient d'appeler les "muyters" (les mutins, les révoltés).

Douze navires furent montés par nos hommes, certains d'entre eux pendant plusieurs années de suite, comme ce fut le cas pour le Macassar (4 fois aux Indes), le Schelde (5 fois au Chili et aux Indes) et l'Emmanuel (2 fois aux Indes). Quant à l'instruction de nos aspirants, on les forma d'abord sur une des canonnières, la n° 5 commandée par Le Hardy de Beaulieu, puis sur un navire-école français, l'Hydrographe, qui passa le Horn, ensuite sur le Clotilde, loué pour la circonstance, lorsqu'enfin en 1837 l'Ecole Militaire ouvrit pour les marins une section spéciale, liée à la section d'artillerie. Ce qui démontre que la Marine Royale était intégrée à l'Armée, ou plutôt, comme on le dirait aujourd'hui, il était admis que la Marine était une composante de la Défense, et cela bien que dépendant d'un autre ministère que celui de la Défense (appelé de la Guerre à l'époque).

Station d'Ostende: les croisières hollandaises sur nos côtes montrant toujours une certaine agressivité, on fit passer par les canaux deux canonnières de l'Escaut, armées de caronades à la Paixham et l'on réarma des mêmes caronades les remparts et le fort surplombant l'entrée du port, qu'on fit garder par des canonnières de la Marine.

Le roi qui avait été sérieusement échaudé lors de 'la campagne des 10 jours', avait mis la priorité sur la réorganisation de l'armée de terre, avec l'aide bienvenue de 104 officiers français. Cette armée se composait en effet de gradés et de soldats en provenance de l'armée hollando-belge, mais aussi de bandes armées: volontaires de Capiaumont, voltigeurs de Chasteler et d'autres, qui s'étaient attribués des grades et des galons et refusaient tout ordre autre que de

# Résumé des voyages effectués par la Marine Royale au profit de la Marine marchande de 1834 à 1848

Année	Navire	Destination
1834	Eclair Eclair	Alger Egypte
1835	Caroline	Rio de Janeiro
1836	Météore Congres et Les 4 Journées	Méditerranée Angleterre (écolage)
1837	Clotilde	Loué pour croisière d'écolage
1839	Hydrographe (Fr)	Loué pour croisière d'écolage vers Magellan et Chili
1840	Charles Harriet Henriette	Batavia Idem Idem
1841	Louise-Marie Idem Idem	Garde-pêche en Islande Lisbonne Santo Tomas (Guatemala)
1842	Macassar  Comte de Flandre	Indes (Manille, Singapour, Canton, Batavia) Garde-peche en Islande
1843	Louise-Marie Macassar	Santo Tomas en convoyeur Indes
1845	Emmanuel Schelde Macassar Ambiorix Schelde	Indes Chine Indes Indes Chine
1845-46	Louise-Marie	Santo Tomas
1846	Duc de Brabant	Garde-pêche en Islande
1846-47	Emmanuel	Indes
1846-48	Macassar	Indes
1847	Louise-Marie	Rio Nunez (Guinée)
1847-48	Schelde	Valparaiso

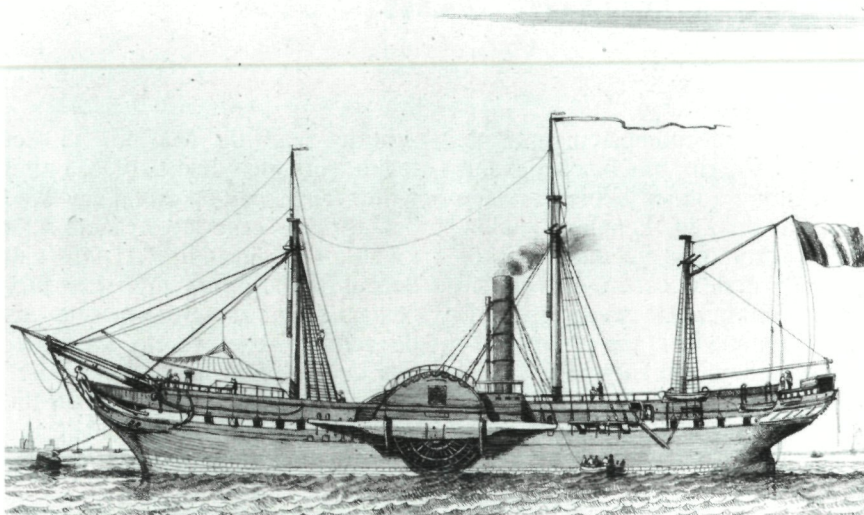
Remarque: 28 voyages en 14 ans, dont 12 de plus d'un an, 5 voyages de colonisation (3 à Santo Tomas et 2 à Rio Nunez), 4 croisières d'écolage et plusieurs croisières de garde-pêche (durée 4 à 5 mois).

leur chef de bande. Du côté de la Marine c'était plus sérieux: rien que des cadres formés à la française ou à la hollandaise et des équipages de marins et d'ouvriers maritimes sans travail, qui avaient été enrégimentés sous Napoléon et avaient bel et bien droit à leurs grades et galons. On a vu que la Marine avait été dès sa création rattachée au ministère des Affaires étrangères et qu'elle jouissait d'une grande autonomie d'action et s'organisa elle-même sans l'aide de personne. Une organisation sérieuse qui perdurera car on en retrouvera les traces plus tard dans la Marine de l'Etat.

Comme nous n'avons vu jusqu'ici que des officiers subalternes affectés à la flottille, nous supposons que les officiers supérieurs ont dû faire partie des trois directions du Département de la Marine. La Direction de l'Administration et des ports englobait à la fois les Commissariats maritimes (Waterschoutsambt) d'Anvers et d'Ostende, le Service du pilotage (à partir de 1840), du balisage et des phares, l'Inscription maritime, la surveillance de la quarantaine et la Police maritime; en attendant que l'Inscription maritime soit en mesure de fonctionner, les commandants furent autorisés à recruter eux-mêmes leurs équipa-



## British Queen



ges selon des normes bien précises et conformément aux lois et règlements de police sur le recrutement à l'armée. La Direction du Génie maritime avait dans ses attributions le grément des navires, leur armement, l'entretien et les réparations des navires, et la surveillance des constructions neuves (en sorte l'inspection maritime d'aujourd'hui). Le gouvernement belge fit appel à la France pour que des ingénieurs des constructions navales et des charpentiers de marine viennent jeter les fondements d'un établissement militaire (le Génie maritime) à Ostende, encore appelé l'Oosteroever. Enfin, la Direction opérationnelle gérât le personnel et décidait des affectations et des promotions. Les grades étaient prévus au tableau organique, d'aspirant à contre-amiral pour le personnel combattant. Celui-ci était épaulé par des agents comptables de 1ère et 2de classe et soigné par des officiers de sante, également de 1ère et 2de classe, tout comme dans la marine napoléonienne. Ces trois directions étaient chapeautées par un Conseil de la Marine (on ne parla jamais d'Amirauté chez nous, autrefois comme aujourd'hui— les grands mots font peur aux Belges!).

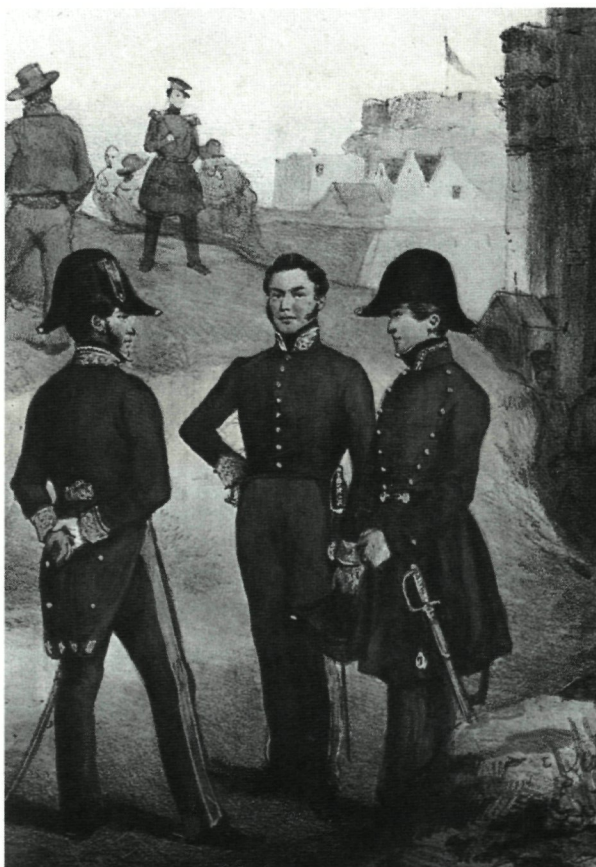
Pour assurer sa mission de garde-pêche l'Etat acheta une goélette de 200 t. qu'il arma de 10 canons et qui reçut le nom de la première reine des Belges, Louise-Marie. Ce navire remplaça un cotre peu comode appelé l'Aviso.

Faisant suite à la mise en service d'une ligne de chemin de fer à vapeur entre Bruxelles et Malines, l'Etat ouvrit en 1840 un service de transbordeurs à vapeur entre Anvers et la rive gauche d'une part et Tamise d'autre part. C'est encore à la Marine Royale, qui avait déjà formé des machinistes et des chauffeurs, qu'on demanda de fournir des

cadres et équipages. Et lorsqu'en 1841 l'Etat soutint le projet d'ouvrir une ligne régulière entre Anvers et New York —on acheta dans ce but en Angleterre le plus grand navire à vapeur jamais construit, le British Queen—, c'est encore à la Marine qu'on eut recours pour lui fournir ses officiers, marins et chauffeurs. C'était pour une fois voir trop grand ... ou pas assez, car de toute façon un seul bateau n'eût pas suffi à assurer une navette pareille. Ce fut un 'flop', mais bon, l'expérience servira pour plus tard.

Le 25 novembre 1845 un nouveau navire rejoignit la petite flotte belge; c'était un brick de 500 t., long de 35 m et armé de 20 canons. Il fut construit à Bruges au chantier naval Van Gheluwe sur les plans du brick français, le Cygne. L'état-major et l'équipage, mariniers compris, portaient l'effectif à 130 personnes. On l'appela le Duc de Brabant. Ce navire fit de nombreuses croisières lointaines dans les mers du Sud, au Brésil, au Chili, au Guatemala et sur la côte occidentale de l'Afrique. Il effectua également de nombreuses missions de garde-pêche

en Islande et aux Shetlands, chacune d'une durée de trois mois minimum. Par ses grandes croisières le Duc de Brabant répondait aux besoins des ministères des Affaires étrangères et du Commerce extérieur, à la plus grande satisfaction de nos négociants et nos représentants diplomatiques.



Marine Royale 1832, Officiers d'Administration

*A suivre*

*CPV (hre) J.C. Liénart*



# De Belgische Marine Schilders

De zee, een onuitputtelijk element! De scheepvaart, een aparte wereld waarin de economische, militaire, wetenschappelijke, ecologische, sociale of sportieve elementen door elkaar golven en een unieke cultuur opwekken. Maritieme schilders, tekenaars, aquarellisten en illustratoren zijn daar een belangrijk onderdeel van. De Belgische Marineschilders verenigt de belangrijkste actieve marineschilders van dit land.

De vereniging "De Belgische Marine Schilders" groepeerde alle actieve kunstenaars in België die de zee en de scheepvaart als onderwerp kiezen. Daarnaast wordt er van de leden verwacht dat zij zich ook op professionele manier of uit liefhebberij met de maritieme wereld verbinden. Niet zelden zijn de kunstenaars marine- of koopvaardij-officieren, zee- of rivierloodsen of dynamische zeilers met zeemijlen lange ervaring.

Feitelijk gaat het om het verderzetten van een traditie die teruggaat tot de Gouden Eeuw. Toen waren reders en kapiteins zo trots op hun schepen en hun avonturen, dat zij alles op doek wilden vereeuwigen. Ook na de uitvinding van de fotografie was de marineschilder niet zelden de persoon die een diepgaande kijk op zee en scheepvaart in al haar aspecten weergaf. Zowel als schilder, illustrator of graficus doopte hij het penseel in het rijke werkelijke en figuurlijke coloriet van deze nooit stilstaande omgeving.

In de ons omringende landen zijn talloze voorbeelden terug te vinden van groeperingen waarin de meest vooraanstaande marineschilders zetelen. De voor de hand liggende opmerking dat onze burenstuk voor stuk een grotere, verstaatsbelangrijkere, maritieme activiteit hebben, en dat daardoor automatisch de maritieme kunst een belangrijker onderdeel zou zijn van hun culturele erfgoed, is een onderschatting van onze verbinding met het water. Alsof we geen visserij,

loods- en sleepdiensten, marine, passagiers- en vrachtscheepvaart en yachting zouden hebben. Geen rivieren, dokken, kanalen, kaaien, zee en verbinding met andere continenten over de oceanen. Bovendien is een ruim publiek gevoelig aan de roep van het water, aan de artistieke veelzijdigheid van hen die dit als onderwerp kiezen.

Vandaag de dag is het grote publiek beter geïnformeerd dan ooit tevoren, en zich terdege van bewust van deze rijkdom. Gelijktijdig ontdekken ze de verscheidenheid der artistieke wegen van diegenen die voor dit onderwerp gekozen hebben.

Dit land heeft vele belangrijke zee- en Scheldeschilders gekend die niet alleen in de maritieme kringen furore maakten, maar ook hun sporen nalieten in de artistieke wereld. Frans Hens (1856-1928), Oscar Verpoorten (1895-1948), Henri(-) en Maurice Segers (1883-1959), Jean Paul Clays (1819-1900), Hendrik Schaevels (1829-1904), François Musin (1820-1888), Albert Baertsoen (1866-1922), Lodewijk Verboeckhoven de Oude (1802-1884), Louis Royon (1882-1968), Maurice Pauwaert (1889-1965), Desiré van Raemdonck (1901 - 1971) en vele anderen.

De vereniging van de Belgische Marineschilders werd in december 1991 opgericht onder impuls van Georges Remi en een reeks actieve marineschilders die geen onderdak meer vonden. De 'Société Belge des Peintres de la Mer' was na een laatste salon in het gemeentehuis van Schaarbeek in 1989 ingeslopen. De nieuwe lichting marinisten kregen de steun van o.m. Charles Mermans, de ex-voorzitter van de Royal Yacht Club van België en voorzitter van de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum en Alex de Vos, ex-conservator van hetzelfde museum. De vereniging geniet van het peterschap van de Belgische Marine, dewelke sinds 14 juli 2000 de titel van "Officiële

schilder van de Marine" in het leven geroepen heeft. Deze titel wordt toegekend op grond van twee belangrijke criteria: academische kwaliteit en grondige kennis van de maritieme omgeving. Een jury bestaande uit zowel de marine- als de academische wereld, zal ieder jaar de titel van "aspirant schilder" toekennen aan ieder kunstenaar die voldoet aan eerder genoemde criteria. Na twee proefperiodes van telkens twee jaar zal de kunstenaar de titel kunnen ontvangen van "Officiële schilder van de Marine". In overeenstemming met de statuten, zijn de leden eraan gehouden ieder jaar minstens eenmaal hun werken te tonen en wel tijdens de jaarlijkse tentoonstelling.

De groep bestaat momenteel uit 17 leden. Hun stijlen, technieken en disciplines zijn net zozeer uiteenlopend als hun onderwerpen. In gouache, pen en krijttekeningen, olieverf, acryl, zeefdruk of aquarel zetten ze oorlogs- en vrachtschepen, zeiljachten, vissersschepen, haventjes, waterschappen en dokgezichten op een sterk persoonlijke manier neer. De stijlen onderstrepen het individualisme van ieder, lopend van het surrealisme tot het cubisme, van het impressionisme tot het meer academisch realisme. De meeste leden kunnen bogen op een lange ondervinding als varende en hebben hun werken voorgesteld tijdens groeps- of individuele tentoonstellingen in België en in het buitenland.

De Belgische Marineschilders hebben groepstentoonstellingen georganiseerd te Blankenberge, Brugge, Nieuwpoort, Luik, Antwerpen (Sail 93), Lissabon '94 Parijs (salon de Marine 2001), en worden ieder jaar uitgenodigd op de Boat Show van Gent alsook tijdens de opendeurdagen van de Belgische Marine te Zeebrugge.



# Les Peintres de Marine Belges

La mer, élément inépuisable! La navigation, un monde à part dans lequel les éléments économiques, militaires, scientifiques, écologiques, sociaux et sportifs ondoient et se mélangent, générant une culture unique en son genre. Une culture dont les peintres, dessinateurs, aquarellistes et illustrateurs de la mer constituent une composante non négligeable.

L'association «Les Peintres de Marine Belges» rassemble des artistes en activité en Belgique ayant choisi pour thème la mer et la navigation. Ses membres sont tous liés - par profession ou par plaisir - au monde de la mer. Il n'est pas rare de trouver parmi eux des officiers de la marine militaire ou marchande, des pilotes hauturiers ou fluviaux, ou encore des yachtsmen pleins de dynamisme.

Il s'agit en fait de perpétuer une tradition remontant à l'Age d'Or. A l'époque, les armateurs et les capitaines, si fiers de leurs navires et de leurs aventures, désiraient immortaliser tout cela sur la toile. Même après la découverte de la photographie, le peintre de marine est souvent resté le meilleur illustrateur de la mer et de la navigation sous tous leurs aspects et dans tous leurs détails. Qu'il soit peintre, illustrateur ou graphiste, le peintre de marine trempe son pinceau dans la palette riche en couleurs - au propre comme au figuré - de cet environnement en perpétuel mouvement.

Dans les pays qui nous entourent, on trouve bon nombre d'exemples de groupements dont font partie les peintres de marine les plus éminents; et chez nos voisins, qui tous ont une activité et une histoire maritime plus intense et de loin plus importante que la nôtre, la culture maritime est une composante fondamentale de l'héritage culturel. Mais il serait un peu hâtif de sous-estimer les liens qu'ont les Belges avec l'élément marin. S'il est vrai que nos traditions maritimes sont plus diffuses, il n'en demeure pas moins vrai que la Belgique possède

un patrimoine riche en flotte de pêche, en services de pilotage et de remorquage, en marine de guerre, en marine marchande, ou encore en navigation de plaisance.

Aujourd'hui, un public, mieux informé que par le passé, prend conscience de cette richesse et retrouve enfin les sillages de l'histoire ou de l'aventure marine. Et par la même occasion découvre les chemins de la diversité artistique de ceux qui la choisissent pour thème.

Notre pays a, par le passé, compté de nombreux grands peintres de la mer et de l'Escaut; citons entre autres: Frans Hens (1856-1928), Oscar Verpoorten (1895-1948), Henri(-) et Maurice Segers (1883-1959), Jean-Paul Clays (1819-1900), Hendrik Schaevels (1829-1904), François Musin (1820-1888), Albert Baertsoen (1866-1922), Lodewijk Verboeckhoven l'Ancien (1802-1884), Louis Royon (1882-1968), Maurice Pauwaert (1889-1965) Desiré van Raemdonck (1901-1971) ...

L'association des «Peintres de Marine Belges» a été fondée en décembre 1991 à l'initiative de Georges Remi et d'un petit groupe de peintres de marine désireux de renouer avec les origines de la prestigieuse et renommée «Société Belge des Peintres de la Mer» créée en 1930 par Henri De Vos, le Commandant Louis Royon et Maurice Pauwaert et dissoute en 1989 après un dernier salon à la maison communale de Schaerbeek (Bruxelles).

Ce nouveau groupe d'artistes a, dès ses origines, reçu le soutien de Charles Mermans, ex-président du Royal Yacht Club de Belgique et président des Amis du Musée National de la Navigation, ainsi que d'Alex de Vos, ancien conservateur de ce même musée. L'association bénéficie depuis 1998 du parrainage de la Marine belge, laquelle a créé le 14 juillet 2000 le titre de «Peintre officiel de la Marine». Ce titre est attribué en fonction de deux critères essentiels: qualité académique et connaissance du milieu maritime.

Un jury composé d'autorités maritimes et académiques reconnues attribuera chaque année un titre d'aspirant à l'artiste qui aura satisfait à ces deux exigences. Après deux périodes probatoires de deux années, l'artiste pourra recevoir le titre de «Peintre officiel de la Marine». Statutairement, les membres de l'association sont tenus d'exposer leurs oeuvres au moins une fois par année lors de l'exposition annuelle.

Le groupe comprend actuellement 17 membres. Leurs styles, techniques et disciplines sont aussi variés que leurs thèmes. Qu'il s'agisse de dessins à la gouache, à la plume et au fusain, de peintures à l'huile, d'acryliques, de sérigraphies ou d'aquarelles, ils reproduisent tous, à leur manière très personnelle, navires de guerre et cargos, voiliers et bateaux de pêche, petits ports et paysages marins. Du surréalisme au cubisme en passant par l'impressionnisme, les nombreux styles présentés soulignent la personnalité de chacun. La plupart des membres ont de longs états de service et ont déjà présenté leurs œuvres à l'occasion de nombreuses expositions individuelles ou de groupe, en Belgique comme à l'étranger.

Les Peintres de Marine Belges ont organisé des expositions de groupe à Blankenberge, Bruges, Nieuport, Liège, Anvers (Eurosail 93), Lisbonne '94, Paris (Salon de la Marine 2001) et sont chaque année les invités du Belgian Boat Show de Gand et des Journées Portes Ouvertes de la Marine à Zeebrugge.



# Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

## Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (XXII)

### Denduyts

Nous reprenons ici l'histoire de l'armement Denduyts, que nous avons interrompue en 1852, quand «les ÉCLIPSE, UNION et VIGILANT écumaient toujours les mers» ...

Après la perte du PROGRÈS en 1852, l'armement racheta un autre trois-mâts barque, REPUBLIK, mesurant 291 tonnes et qui avait été construit chez Bosse à Burg sur la Weser. Il avait appartenu à divers armateurs de Brème ou des environs et servi au transport des émigrants allemands vers les États Unis dès son «maiden trip» qui l'emmena de Bremerhaven à New York. Il est possible, mais nous n'avons pas trouvé de confirmation, que le navire fut rebaptisé SARINE en 1849-51 et navigué sous pavillon russe pour son dernier propriétaire, le capitaine H. A. Rieken, de Brake. En 1851, il fut doublé en bronze et mis en vente publique l'année suivante par les courtiers de navires Ch. Grisar & W. J. Marsily alors qu'il se trouvait au Grand Bassin à Anvers. La vente fut reportée au 5 juin, mais le 3, L. A. Denduyts l'acquiesça de gré à gré. Le capitaine F. Bulcke lui fut assigné. Nationalisé le 25 juin 1852, le navire fut rebaptisé ROSALIE; il entreprit son premier voyage sous les ordres de F. Bulcke le 29 juin, à destination de Liverpool. Le 16 juin 1853, c'est E. Denduyts qui en reprit le commandement, puis Jacques Denduyts le 28 septembre 1854. Il fut rem-

placé le 26 juillet 1855 par A. De Potter, puis le 11 septembre 1857 par J. Halewyck fils, du VICTOR. Le registre du Bureau Véritas dit le navire reconstruit en doublé en feutre métallisé en 1861, mais nous n'avons pas trouvé confirmation de ce fait ni mention du chantier qui aurait entrepris ces travaux dans les journaux et livres consultés.

Le 5 décembre 1863, le navire arriva à Falmouth avec perte de canots et la cargaison échappée lors d'un voyage d'Alexandrie à Liverpool; il subit de grandes réparations en 1864 et en 1867. Les années suivantes, le capitaine Halewyck alla encore chercher des graines de coton à Alexandrie ou du sel à St. Ubes. Le 10 décembre 1868, notons qu'il arriva à Sunderland venant d'Ostende, après avoir touché sur la barre au moment où il entra à la remorque d'un vapeur; a son gouvernail démonté. Après réparations, on le rapporte le 2 janvier 1869 arrivé à Ostende de Sunderland avec du charbon, avec une forte voie d'eau.

En 1871, il subit une grande réparation et fut doublé en feutre métallisé; mais plus tard dans l'année, la ROSALIE fut désarmée et mise à la chaîne pour être vendue à H. J. A. Telghuys d'Anvers en janvier 1875. Transformé en goélette à 3 mâts, elle rendra service à son nouvel armement jusqu'au jour de son échouage forcé à Langeoog le 7 novembre 1877, alors qu'elle faisait eau depuis quelques jours; son équipage fut sauvé.

Après ce remplacement, on assiste chez Denduyts à une série d'achats d'une telle ampleur qu'il semble que l'armement «chassait» tout ce qui devenait disponible. En 1853-54, la flotte s'enrichit de trois unités. Ce fut d'abord une «opportunité» qui se présenta à Ostende même, quand le brick français ALOËS de 122 tonnes, construit en 1848 à Nantes et appartenant à A. Richard de ce port vint s'échouer à l'est du port le 26 avril 1853. Quatre jours plus tard, il fut condamné et offert en vente. Louis Denduyts l'acheta «sur la plage» pour 9.000,- francs et le fit remorquer au chantier De Jaeghere à Ostende le premier mai. Pendant quatre mois, on s'activa à le reconstruire et à l'allonger considérablement; il sortit du chantier le 9 septembre, mesurant 155 tonnes, rebaptisé VICTOR, et son commandement fut confié au capitaine Van de Kerckhove de l'ÉCLIPSE. Le 26 juillet 1855, il fut remplacé par J. Halewyck «fils», qui avait également fait du service sur la goélette; ce dernier fut remplacé à son tour le 11 septembre 1857 par D. Van Schoote de l'UNION. Notons un incident en date du 30 novembre 1858, quand le brick arriva à Ostende de Liverpool ayant perdu dans la tempête à la hauteur de White Sands Bay ses deux ancres et 165 brasses de chaînes. Une liste de l'époque le dit reconstruit en 1861 mais nous n'avons pas trouvé trace de ce chantier dans les journaux. Le 2 mars 1862, venant d'Ostende,



suite à un abordage par le navire ANNAWAN dans la Mersey, le VICTOR sombra dans le port de Liverpool au cours de la nuit. Il fut relevé le 7 et conduit le 10 près de Pottery Beach pour réparation avant d'entrer dans le «graving dock». Le navire fit des voyages pour aller chercher du minerai tout comme les autres pendant les années soixante. En 1871, il fut mis à la chaîne tout comme la majorité des navires de l'armement; il était encore au port à la fin de 1874, mais désarmé; le VICTOR fut vendu en 1875.

Le navire suivant, la JEANNETTE MÉLANIE, fut encore un brick, construit en 1842 à Aberdeen. Mesurant 225 tonnes, on en trouve mention dans les journaux le 18 juin 1853; ils le dirent alors lancé après avoir subi des réparations majeures au chantier anversois Le Carpentier fils «à leur coulisse hors la porte de Lillo». Le 29 juin, il entreprit un voyage subsidié par l'État commandé par le capitaine Vande Kerckhove. Il faudra alors attendre presque 2 ans avant que les journaux n'en parlent à nouveau, lorsqu'ils annoncèrent en juin 1855 que «le brick anglais de 241 tonnes FORTUNA acheté par L. A. Denduyts serait nationalisé et rebaptisé JEANNETTE MÉLANIE». Il ne fut effectivement nationalisé que le 16 juillet 1855 et confié au capitaine E. Denduyts. Mais c'est son frère Jacques qui entreprit le voyage du 20 juillet à destination de Liverpool. En 1856, F. Van Huysse reprit le commandement, pour le céder à nouveau à E. Denduyts jusqu'en 1857. Mais le 19 juillet, on annonça le remplacement de ce dernier, décédé à Cowes, et F. Van Huysse reprit le commandement. Dans le courant de la nuit du 17 au 18 septembre, le navire fut en péril, par suite du fort courant et de l'absence de vent, quand il fut drossé sur l'estacade Ouest à Ostende dont il emporta quelques balives; mais le navire avait subi de graves avaries et faisait eau.

Le 18 janvier 1859, la JEANNETTE MÉLANIE fut saisie par la douane à Shields qui y trouva un peu trop de cigares et de tabac; deux hommes de l'équipage y furent incarcérés. Le navire ne quitta Shields que le 29 janvier, à destination de Cadix; mais le 4 février, il fut forcé

d'entrer à Flessingue avec quelques avaries à son bastingage. Le 16 juillet, l'alerte fut plus sérieuse: allant de Newcastle à Lisbonne avec du charbon, la navire entra à Douvres avec une voie d'eau, ayant touché sur Garbourd Sand. Le 30 juillet, il entra à Ostende en avaries lors d'un voyage de Newcastle à Lisbonne. Pour ce navire comme pour les autres, le lecteur appréciera l'évolution dans les destinations et cargaisons transportées. De 1860 à 1862, son capitaine fut Fisher; rapportons à titre d'exemples un voyage à Andra d'où fut ramené du minerai puis un départ «à l'aventure»... Le 28 février 1862, le brick relâcha à Queenstown lors d'un voyage de Sunderland à Palerme, son pont ayant été balayé et avec une forte voie d'eau; il avait éprouvé ses avaries le 21 février par 43°16'N 12°W.

Le dernier capitaine du brick fut Speysschaert, en 1862. Notons son arrivée de Girgenti le 4 octobre avec du soufre pour la raffinerie Joseph De Wyndt & C<sup>o</sup>, à la consignment de De Wyndt-Aerts. Le soir du 29 novembre 1862, le brick fut remorqué à Ostende, lors d'un voyage de Newcastle à Malaga avec du charbon, suite à une voie d'eau; l'équipage était depuis 3 jours aux pompes et avait «forcé» le capitaine à venir en relâche. Le 2 décembre, le navire devait être déchargé pour examen; le 9 janvier 1863, il fut monté sur coulisse.

Le 8 mai 1863, nouvelle alerte sérieuse: entré en relâche à Lisbonne lors d'un voyage de Pomaron à Glasgow, le brick faisant eau; ayant été examiné, il déchargea sa cargaison et le 21 juillet, les s/s anglais MOONBEAM et JOHN ROSSER prirent le chargement du brick à leur bord pour sa destination à la Clyde. La JEANNETTE MÉLANIE ne quitta Lisbonne que le 8 août. Deux jours plus tard, elle coulait près du Cap Roca; le capitaine et son équipage, sauvés, arrivèrent à Lisbonne le 11 août.

A l'occasion de la monographie consacrée à l'armement Serruys, nous avons rapporté l'acquisition fin 1852 par leur maison à Ostende du brick hollandais WILLEM, qui fut rebaptisé LÉON. Or ce dernier s'échoua le 10 février 1854 sur la barre à l'entrée d'Ostende, de retour de St. Ubes; faisant eau, il fut rempli

dès le lendemain. Mais les experts parvinrent à le renflouer; ceci n'empêcha pas que le navire fut définitivement condamné le 22 février et mis en vente publique, toujours échoué au «Zoutplaet». Et c'est à nouveau une épave que Louis Denduyts racheta aux assureurs, pour 6.050,- francs. Le journal anversois «Le Précurseur», autrement bien informé, annonça le 9 août 1854 «que le chantier De Jaeghere d'Ostende préparait le lancement de la JEANNETTE MÉLANIE ex-LÉON, après reconstruction, fortes réparations et avoir été allongé de 20 pieds». Le 11 octobre, ils persistèrent et annoncèrent le «lancement par le chantier De Saegher (sic) de la barque JEANNETTE» comme étant l'ancien brick LÉON. En réalité, ce dernier avait été reconstruit et le brick à deux ponts devint une barque à un pont, de 300 tonnes, rebaptisée VICTORINE. Comme c'était devenu une sorte de tradition, E. Denduyts en fut le premier capitaine. Le navire fut doublé en zinc en 1855 et son commandement confié au capitaine M. A. Vanden Kerckhove, qui le repassa à P. Nassel en septembre 1856. Le 31 mars 1859, la VICTORINE fut abordée par une galiote inconnue. Le soir du 15 novembre 1860, elle arriva à Ostende de Liverpool, avec son grand-mât cassé à 6 mètres au-dessus du pont, à cause d'une tempête. Le 3 décembre 1862, après réparations et doublage en zinc du navire, son second, F. Vandesteene, fut promu capitaine et passa sur le VIGILANT tandis que L. Clasen, le commandant de ce dernier, reprit la VICTORINE. La barque ne fit plus parler d'elle dans la rubrique «sinistres maritimes» des journaux jusqu'au 13 janvier 1866. Ce jour là, neuf jours après avoir quitté Rotterdam pour Sunderland, elle s'échoua à Souter Point, chargée de minerai de cuivre, après avoir éprouvé diverses avaries par suite de gros temps subit du 9 au 12 janvier; le 13 à 04h00, le vent soufflait en tempête et il neigeait quand le navire fut jeté sur les rochers au Sud de Souter Point à l'entrée de la Tyne; les mâts se rompirent et blessèrent le capitaine et le second en tombant; les canots mis à la mer furent brisés contre les flancs du navire. La position du navire étant critique, on estimait le 13 jan-



vier déjà qu'il serait probablement perdu. Les 9 hommes d'équipage furent heureusement sauvés, mais le capitaine fut grièvement blessé; ces 10 hommes furent alors répartis dans trois vapeurs accourus à leur secours. Les voiles et agrès furent débarqués le 14 janvier; le 21, on annonçait que le navire n'avait pas pu être renfloué et serait vendu pour démolition. Une source dit que le navire n'était pas assuré et fut déclaré «CTL».

En 1855, alors que l'armement disposait déjà de 7 navires, une nouvelle épave vint s'offrir aux Denduyts: le 12 octobre, le brick norvégien SLEIPNER, capt. August Bei, de Gothenburg, chargé de bois et de fer à destination de Calais se trouva démâté, à l'ancre devant Furnes. Le lendemain midi, il fut remorqué à Ostende par la malle TOPAZE c. Picard. Or, cette unité de 289 tonnes fut offerte en vente judiciaire en février 1856 et adjugée le 10 mars à Louis Denduyts pour 7.500,- francs. Cependant, en août, on pouvait lire que le SLEIPNER «échoué dans le temps sur les bancs de Dunkerque et conduit à Ostende où il fut acquis par la maison L. Denduyts, se trouve aujourd'hui en état de démolition».

Nous avons vu que Jacques Denduyts s'était embarqué le 20 juillet 1855 sur la JEANNETTE MÉLANIE à destination de Liverpool. C'était pour aller y remplacer le capitaine Couderé sur la VIRGINIE, brick gréé en polacre et acquis à Odessa par l'armement bruxellois Tonnelier & Coûteaux l'année précédente. Le remplacement se fit le 27 juillet et la VIRGINIE mit les voiles sur Rio de Janeiro le 26 août 1855. Le 17 novembre, le navire quitta Rio pour Syra et Constantinople et fut porté disparu depuis. Nous avons vu par ailleurs que le frère du capitaine, E. Denduyts, décédé à bord de la JEANNETTE MÉLANIE, fut enterré à Cowes le 19 juillet 1857; le navire portait donc malheur.

Entre-temps, Louis Denduyts était toujours à la recherche de plus de navires. Une nouvelle occasion se présenta lors de la liquidation de l'armement bruxellois le plus important, la Société Maritime Belge.

Cette dernière avait armé depuis 1838 un trois-mâts barque de 280 tonnes, le PROGRÈS. Le navire, construit par De Ceuster à Boom, y avait été lancé le 27 septembre. Il avait navigué sur l'Amérique du Sud et l'Afrique centrale.

En 1852, il avait échappé miraculeusement à une destruction par le feu. En effet, retourné à son chantier d'origine pour des réparations urgentes, il s'y trouvait le 18 mai quand un violent orage et la foudre mirent le feu à toutes les installations; deux navires furent entièrement brûlés en plus des maisons et du chantier même; nous ne savons pas s'il s'agissait d'unités en construction. Mais le PROGRÈS, grâce à la direction du vent, n'avait pas souffert; son lancement, prévu pour le lendemain, fut tout simplement retardé; il arriva à Anvers de Boom le 24 mai et reprit sa navigation tantôt vers San Thomas ou bien encore vers Montevideo et Buenos Aires, d'où il rentra notamment à Anvers le 22 juin 1856. Deux mois plus tard, il fut offert en vente publique par le courtier B. Kennedy, mais ne fut pas adjugé, faute d'amateur. Il fut acheté peu après de gré à gré par Louis Denduyts «jeune».

Le PROGRÈS fut mis en service sans changer de nom et son commandement fut confié en septembre au capitaine J. Minne, qui fut remplacé le 27 avril 1857 par J. Lievens, capitaine de l'ANNA de Spilliaerdt-Caymax. Le 23 octobre de la même année, en route de Liverpool à Ostende avec un chargement de sel, il entra en collision le matin à Folkestone avec le brick CHARLES c. Waters, qui coula bas; son équipage fut recueilli par le PROGRÈS, fortement endommagé, qui fut remorqué à Douvres le 25 octobre mais dont le chargement n'avait pas souffert. Réparé, il chargea pour Venise. Le 14 novembre 1859, le PROGRÈS fut remorqué à Belfast avec une voie d'eau, ayant touché près de Howth en route de Liverpool à Ostende avec du sel; il fallut décharger pour réparer. Le 28 janvier 1860, le commandant J. Minne de l'OCÉAN reprit son commandement; mais il le céda le 1er février 1863 au capitaine Van de Kerckhove, alors que lui-même prit celui du FORTUNA, nouvelle acquisition de Denduyts. Le 29

janvier 1863, Minne avait encore eu une petite frayeur, la barque, partie de Malaga le 27 janvier pour Faro, sur lest, s'étant échouée «à une lieue d'ici sur le Corral de Vacas»; mais elle fut renflouée et reconduite dans le port. Cependant, le 24 avril de la même année, le PROGRÈS fut en relâche forcée à St. Ubes lors d'un voyage de Pomaroni à Bristol, faisant 6 pouces d'eau par heure. Le 25 mai, il fut condamné et vendu à St. Ubes pour environ £ 500,-.

En 1856 commence une histoire qui ressemble aux précédentes, par la fortune de mer du trois-mâts barque américain FIDES de 418 tonnes, échoué le 17 décembre à la côte près d'Oostduin-kerke et qui était réclamé au nom des armateurs par Brasseur, consul de Russie à Ostende. Ce navire entièrement neuf et jaugeant 429 tonnes avait été construit à Christinestad en Finlande et était commandé par le capitaine George Hult. Il avait échoué sur les côtes d'Angleterre et avait été littéralement dévasté; son chargement était composé de céruse (carbonate de plomb) et de charbon. Le FIDES fut adjugé le 18 février 1857 à Louis Denduyts pour 6.500,- francs, plus 10% de frais; il fut remorqué à Anvers le 27 février puis à Ostende, au chantier De Jaeghere où il fut pratiquement reconstruit en lancé le 19 novembre sous le nom HÉLÈNE. Son premier capitaine fut A. De Potter, de la ROSALIE. Notons un incident le 25 juillet 1858, la barque devant faire une escale forcée à Holy Head lors d'un voyage de Liverpool à Ostende, avec perte de grande vergue et de son mât de perroquet. Le 12 novembre 1862, P. Nassel de la VICTORINE remplaça A. De Potter. Il fit des voyages à Alexandrie pour ramener des graines de coton, ainsi qu'à La Havane. La barque fut doublée en feutre de métal en 1865. Le 28 janvier 1868, elle fit relâche à Malte avec une voie d'eau, en route de Girgenti à Liverpool, chargée de soufre. Le 20 mai de la même année, en voyage de Liverpool à Cronstadt avec du sel, elle s'échoua sur les rochers dans Cloughty Bay mais pu être relevée avec l'assistance d'un steamer et continuer son voyage, faisant un peu d'eau. En 1871, notre HÉLÈNE fut mise à la chaîne,



puis désarmée en 1872. Une source dit le navire rebaptisé CÉSAR GODEFROY pour un temps, peut-être à l'occasion d'un ultime voyage en «charter»? - En 1875, la barque fut vendue à Muyllaert & C°, d'Ostende, qui la garda sous le même nom, mais qui la mit déjà en désarmement en 1876 et le revendit en 1877.

Le navire suivant, FORTUNA, fut une construction belge qui eut une longue carrière anversoise avant de rejoindre notre flotte ostendaise. Cette goélette de 193 tonnes avait en effet été construite au chantier de la veuve Marguerie en 1847 et terminée le 15 février 1848. Livrée sous le nom BOUSSOLE, elle avait été armée à l'origine par le constructeur, qui l'aligna sur l'Amérique du Sud; elle passa en 1851 à J. de Bie & C°, d'Anvers. Arrivée le 18 janvier sur rade à Dungeness, elle avait des avaries à son grément lors d'un voyage d'Anvers à Rio; son capitaine était J. A. Riewerts, qui en fut le commandant jusqu'en 1857.

Le 7 mai 1856, le navire quitta le chantier de Marguerie au Kattendyck où il fut réparé notamment au grand mât avant de charger pour Rio. Le premier avril 1857, Riewerts fut remplacé par Rickmers «jeune», le second officier du PLANTIN de Kempeneers. Les destinations du navire restèrent inchangées; il parti notamment le 14 mai pour Santos avec 120 émigrants. En 1857, le navire passa chez A. Kemna & C°, d'Anvers, qui le présenta déjà en vente publique le 3 novembre 1858. Mais l'offre fut retirée de la vente, faute d'acheteurs. En 1859, L. A. Denduyts en fit l'acquisition et le rebaptisa FORTUNA; son premier commandant fut M. Van den Kerckhove, remplacé en 1860 par J. Minne du PROGRÈS tandis que Van de Kerckhove passait sur ce dernier. Le navire alla chercher du sel au Portugal.

Le 15 août 1860, la FORTUNA fit une relâche forcée à Villa-Nova (au Portugal) lors d'un voyage de Pomaron, quitté le 6 août, à Liverpool. Le 18 septembre, on apprit que la navire y fut condamné et serait vendu sur les lieux; il le fut effectivement le 28 septembre; le 17 octobre, le capitaine et son équipage rentrèrent de Londres.

Au premier janvier 1860, l'armement arriva à son apogée; il armait alors non moins de 10 navires. La FORTUNA perdue en 1860 fut remplacée par l'OCTAVIE. Cependant, cette histoire est quelque peu controversée. En effet, il semble que l'armateur brugeois F. D. De Rudder décéda en 1856, car son nom fut alors remplacé par «Veuve F. D. De Rudder» dans le registre du Bureau Véritas publié le 1er janvier 1857. De plus, l'administration portuaire d'Ostende dit que le propriétaire de son navire, la goélette JUPITER en 1857, était H. Christiaens; il en est de même dans le Zeemans-almanak de juin 1859. Toutefois, en dépit de ces mentions, le journal Le Précurseur écrit que c'est bien la goélette ayant appartenu à Jean Brasseur qui fut reprise en 1860 par L. A. Denduyts. Ce dernier fait est donc certain. C'est le 6 juillet 1860 que la navire fut rebaptisé; son capitaine, Jean De Vos, qui avait commandé le DIAMANT de l'armateur ostendais Thomas J. Hoed & C°, fit plusieurs voyages au Portugal, d'où le navire ramenait du minerai. Mais le 6 mai 1863, l'OCTAVIE fut en relâche forcée à St. Ubes avec une voie d'eau qui nécessita la mise à terre de la cargaison; il fut condamné en 1864.

L'almanach de 1861 reprend encore les trois initiales des Denduyts: «L.», «L. A.» et «P.», mais celui de 1868 ne comporte plus que le premier, Louis. En 1861, ce dernier racheta encore un navire, qui fut rebaptisé FORTUNA, comme son infortuné prédécesseur, perdu à la fin de l'année précédente. Il s'agissait d'un brick de 173 tonnes, à l'origine Prussien, construit en 1837 à Königsberg et qui fut le JOSEPH FRIESLANDER jusqu'en 1854, quand il fut repris par l'anversois G. Koninckx qui le rebaptisa ARMAND LÉON. Ce dernier navigua sur Rio et Vera Cruz. Pour Denduyts, son capitaine fut Minne, sans doute un parent de J. Minne du PROGRÈS, jusqu'en février 1863. Nous savons que le navire alla régulièrement charger du minerai, par exemple à Alméria. C'est alors le capitaine Gerbrandts qui en reprit le commandement. Mais le 8 janvier 1864, lors d'un voyage de Pomaron à Liverpool avec du minerai, la FORTUNA fut en relâche forcée à Youghal avec une forte voie d'eau et y fut condamnée.

Au 1er janvier 1862, l'armement possédait toujours 11 navires. Une dernière unité fut encore acquise en 1862, puis ce fut un long déclin... Mais ce dernier achat, le 1er mars 1862, le fut à Gand, par la maison Denduyts-Vande Velde. Plus précisément, il s'agissait d'un rachat, du trois-mâts barque MARIA LOUISA de l'armement gantois N. J. de Cock Frères, de 291 tonnes, lancé par De Landtscheere le 30 mai 1840, mais qui fut reconstruit au chantier P. F. Van Damme de Baesrode en juin 1855. Son tonnage avait été porté à 361 tonnes, et il fut aligné sur la route du riz, puis dès 1860, sur l'Amérique du Sud. Le navire fut rebaptisé ROSALIE. Dès lors, il y eut deux navires du même nom à Ostende, le propriétaire de l'autre ROSALIE étant Louis Denduyts, oncle du Denduyts de Gand! La nouvelle ROSALIE eut J. Fisher et F. Bulcke comme capitaines; elle alla notamment charger du sucre pour Michiels-Loos à La Havane. Mais le 22 juin 1866, à Punta Arenas, la barque qui se rendait à San Francisco éprouva une voie d'eau et fut obligée de relâcher dans la petite île de San Lucas. On la dit vendue à San Francisco quand elle y arriva.

Après la disparition de Jacques Denduyts en mer en 1855 et le décès de son frère «E.» sur la JEANNETTE MÉLANIE à Cowes en 1857, l'année 1863 avait été particulièrement néfaste à notre armement par les pertes des OCTAVIE, JEANNETTE MÉLANIE et le PROGRÈS, deuxième du nom. Puis ce fut le tour du FORTUNA, en 1864 et des VICTORINE et de la ROSALIE «gantoise» en 1866.

En 1870-74, il ne restait plus que six navires, mais qui furent pratiquement tous désarmés dès 1871.

En 1873, on parle de la «succession L. Denduyts», ce qui nous fait poser l'hypothèse qu'il décéda sans doute l'année précédente. L'ÉCLIPSE fut vendue en 1874, comme le VIGILANT. En 1875 suivirent les UNION, VICTOR, HÉLÈNE qui resta en mains ostendaises chez Muyllaert, et la ROSALIE qui fut transférée chez Telghuys à Anvers. Il reste



un mystère théorique, celui de la FIDÉLITÉ de l'armateur ostendais Lanczweert donné comme appartenant à Denduyts dans les Répertoires du Bureau Véritas de 1875/76 et 1876/77; mais nous avons tout lieu de croire à une erreur de plus de ces derniers.

Nous terminons cette période à nouveau par quelques chiffres. En 1860, la flotte ostendaise comptait 33 navires, donc 3 de plus qu'en 1845 ou 10 de plus qu'en 1850. Nous pouvons donc conclure que la période des années 50 fut «faste» pour les armements ostendais, alors que la flotte belge déclinait. Ostende augmenta en effet son pourcentage de la flotte belge à 24% du nombre de nos navires; nous verrons au cours de la période suivante que cet essor relatif se poursuivra, de même que le déclin du nombre de navires belges; le pourcentage de navires ostendais augmentera donc encore.

Faisons par exemple le point au 1er janvier 1857. A cette date, l'administration portuaire d'Ostende donne le décompte suivant pour la composition de la flotte:

- 8 trois-mâts. Nos recherches aboutissent au même chiffre; les navires étaient les EMILE, VICTORINE, ROSALIE, PROGRÈS, PRINCE PHILIPPE, MARIE, MATHILDE, et SOPHIA THÉODORINE.
- 7 bricks; ici encore, notre étude confirme l'existence des COQ, JEANNETTE MÉLANIE, SOPHIA, SLEIPNER, VICTOR, AMPHITRITE et PROPHÈTE.
- 14 goélettes; ce sont les ESPOIR, ÉCLIPSE, FRANCÈS, UNION, INDUSTRIE, VIGILANT, PROVIDENTIA, MINERVA, COMMERCE, ORIENT, CLÉMENCE, RENARD, ST. PIERRE & ST. PAUL, et TÉLÉMAQUE.

- l'Administration fait encore état d'un brick-goélette; c'est le JUPITER. Mais notons alors une divergence; alors qu'elle renseigne la MARIE de Duclos comme koff-goélette, nous l'avons incluse comme trois-mâts. Le total est cependant le même du fait du sloop DART, qu'elle ne mentionne pas.

*A. Delporte*



GEORGES LECOQ  
1874 - 1944

**Nieuwbouw**  
Alle herstellingen,  
ombouw en onderhoud






**Visserijschepen - Werkschepen**  
**Dienstvaartuigen - Pontons**  
**Motorenrevisies - Mechaniek - Uittlijningen**  
**Constructiewerken in staal, aluminium en RVS**





**Scheepslift 1000 ton (45 x 13,5 x 5,2 m)**  
**Draaiwerk tot 6,30 m TC**






**Kraanverhuur**






**Scheepswerf I.d.P. N.V.**

**Vismijnlaan 5 - 8400 Oostende - Tel. 059-32 18 64 - Fax 059-32 08 13**  
Tel. na bureeluren : 0477-777 664 - E-mail info@idp-shipyard.be - Website www.idp-shipyard.be



# NICE TO KNOW

## De haven van Zeebrugge viert zijn 100ste verjaardag in 2007

In het jaar 1907 werd de haven van Zeebrugge – ‘Brugge Zeehaven’ –, officieel ingehuldigd door koning Leopold II. Teneinde die verjaardag feestelijk te herdenken, en eveneens ter gelegenheid van de uitbreiding van het containerdock in de voorhaven, zijn heel wat activiteiten gepland. Van Pasen tot einde september zal de campagne ‘Brugge ken uw zeehaven’ de gelegenheid bieden om de haven op een aantrekkelijke manier te bezoeken. Het eeuwfeest zelf zal plaatsvinden van 5 tot 8 juli. Hoogtepunt van deze viering: inhuldiging van het Albert II dock door ZM de Koning op zaterdag 7 juli. (Nvdr: op diezelfde dag is het Opendeurdag op de Marinebasis). Andere activiteit: opvoering van ‘Sounds of the Port’ op 5 en 6 juli op de Burg te Brugge. Op zondag 8 juli openen de havenbedrijven hun deuren voor het publiek en ’s avonds hebben diverse concerten plaats op het evenementenplatform te Zeebrugge. De geschiedenis van de haven wordt door de Vzw Zeehaven Brugge in beeld gebracht met oude zichtkaarten vanaf 29 juni in het Provinciaal Hof op de Grote Markt te Brugge. Verder zal op 7 juni te 20u voorzitter-afgevaardigd bestuurder van de haven, de heer J. Coens, een uiteenzetting houden over de recente uitbreiding van de haven in het Groot Seminarie, Potterierei 72 te Brugge (Info en plaatsbespreking: 1LZ bd Maurice Soetemans 050/54 69 11). Tevens wordt een priorzegel, ontworpen door de heer Johan Mahieu en met nominale waarde van 0,83 €, in voorverkoop aangeboden op zaterdag 7 juli op de Marinebasis te Zeebrugge.

## Le port de Zeebruges fête ses 100 ans en 2007

En 1907 le Port de Bruges – ‘Bruges port de mer’ –, fut officiellement inauguré par le Roi Léopold II. Pour fêter le centenaire de cette inauguration et à l’occasion de l’expansion du dock à conteneurs dans l’avant-port, une série d’activités vont être organisées. De Pâques à fin septembre, la campagne ‘Bruges, connais ton port de mer’ permettra de visiter le port d’une manière attractive. Les festivités du centenaire auront lieu du 5 au 8 juillet. Le samedi 7 juillet sera le point fort de cette journée puisque le dock Albert II sera inauguré par Sa Majesté le Roi. (Ndlr: le 7 juillet est également le jour des Portes Ouvertes à la base navale). Autre événement: les 5 et 6 juillet aura lieu sur le Burg à Bruges le spectacle ‘Sounds of the Port’. Le dimanche 8 juillet, les entreprises portuaires ouvriront leurs portes au public et le soir divers concerts seront proposés sur la plateforme événementielle à Zeebruges. L’Asbl Zeehaven Brugge retracera l’histoire du port en cartes postales anciennes; cette exposition débutera le 29 juin au Provinciaal Hof sur la Grand’place à Bruges. D’autre part le président-administrateur-délégué du port, Monsieur J. Coens, donnera un exposé le 7 juin à 20h sur les récents développement du port au Groot Seminarie, Potterierei 72 à Bruges (Info et réservation: 1LV er Maurice Soetemans 050/54 69 11). En outre, un timbre prior d’une valeur faciale de 0,83 €, conçu par Monsieur Johan Mahieu, sera mis en prévente le samedi 7 juillet à la base navale de Zeebruges.

### Een nieuw Marinemuseum te Brasschaat

Op initiatief van Kolonel SBH Willy De Jonghe, onderdirecteur departement vorming Artillerie, bevelhebber van de standplaats en van het kamp van Brasschaat, en van vier vrijwilligers, allen oudgedienden van de Zeemacht –nl. Edouard Martens, François Gelens, Louis Dutron en Rik Coen– werd op 1 maart jl. een sectie Marine ingehuldigd in het Artilleriemuseum van het kamp van Brasschaat. Dit museum is gelegen in het centrum van het prachtig domein van de Artillerieschool-6 Artillerie. Een korte wandeling leidt via het paradeplein (dat dateert van de oprichting van het kamp in 1820) naar het museum dat gehuisvest is in het oude Koninginnetheater (1920). Vice-admiraal M. Hellemans en Kapitein-ter-zee Marc Van de Wal, militair bevelhebber van de provincie Antwerpen, stonden erop deze gebeurtenis met hun aanwezigheid te vereren. Het is opmerkelijk dat een artilleriemuseum een afdeling marine herbergt met als hoogtepunt de reconstructie van een landing op een strand en 300 scheepsmodellen.

### Un nouveau musée de Marine à Brasschaat

A l’initiative du Colonel BEM Willy De Jonghe, sous-directeur du département formation Artillerie, commandant de la place et du camp de Brasschaat, et de quatre volontaires, tous anciens de la Force Navale –à savoir Edouard Martens, François Gelens, Louis Dutron et Rik Coen–, une section Marine a été inaugurée le 1er mars dernier au Musée de l’Artillerie du camp de Brasschaat. Ce Musée est sis au centre du domaine magnifique de l’Ecole d’Artillerie-6 Artillerie. Une courte promenade mène, en passant par la place de parade (qui date de la fondation du camp en 1820), au musée qui est installé dans le ‘Koninginnetheater’ (1920). Le Vice-amiral M. Hellemans ainsi que le Capitaine de vaisseau Marc Van de Wal, Commandant militaire de la province d’Anvers, avaient tenu à marquer cet événement de leur présence. Il est remarquable qu’un musée d’artillerie accueille une aile marine dont le point fort est la reconstitution d’une plage de débarquement et de 300 maquettes de navires.



## Oostende voor Anker 25-28 mei 2007– Editie 2007: Kuifje en de Zee

Een scheepvaart thematiek met de kracht van verbeelding, de klare lijn van het bewegend water, het aangrijpend verhaal van ieder deelnemend schip. 'Oostende voor Anker' is zonder twijfel het grootste jaarlijks maritiem festival voor de authentieke scheepvaart en de Noordzee. Er komt een speciaal thema dit jaar dat niet gekoppeld is aan een gastland, tenzij dat dat het land van de verbeelding zou zijn. Een van de belangrijkste nationale symbolen, Kuifje, wordt onze held, en meer in het bijzonder Kuifje en de Zee. De geestelijke vader van onze reporter, Hergé, de alias voor Georges Rémi, werd honderd jaar geleden geboren. Kapitein Haddock, de beste vriend van Kuifje met zijn onafscheidelijke hond Bobbie is niet toevallig een zeeman. Heel wat verhalen spelen zich inderdaad af in een maritiem kader of op zee, en zelfs op de zeebodem. De grondige aanpak van Hergé leverde zeer mooie platen op van havenzichten, zeeschappen en schepen die nu in het collectieve geheugen gegrift zijn: de stoomtrawler Sirius, het fregat Eenhoorn, de haaivormige eenmans-duikboot tot en met het sloepje waarmee Kuifje naar de Zwarte Rotsen vaart. Kom deze schepen ontdekken tijdens 'Oostende voor Anker'.

Ieder jaar sinds 2002 is er een specifiek gastland. Dit jaar voor de 8ste editie staat Italië in de belangstelling.

## Ostende à l'Ancre du 25 au 28 mai 2007– Edition 2007: Tintin et la Mer

Une thématique navale ayant la force de l'imagination, la ligne claire de l'eau mouvante, le récit émouvant de chaque bateau participant. 'Ostende à l'Ancre' est sans aucun doute le festival maritime annuel le plus grand concernant la navigation authentique et la mer du Nord. Cette année-ci il y aura un thème spécial, non associé à un pays-hôte, à moins que ce ne soit un pays imaginaire. Un de nos symboles nationaux des plus importants, Tintin, sera notre héros, et plus spécialement Tintin et la Mer. Hergé, alias Georges Rémi, le père spirituel de notre reporter, naquit il y a un siècle. Le capitaine Haddock, le meilleur ami de Tintin, toujours accompagné de son chien inséparable Milou, n'est pas un marin par hasard. Pas mal de récits se déroulent en effet dans un milieu maritime ou sur mer, voire au fond de la mer. Le travail minutieux de Hergé produisit de magnifiques vues de ports, de mers et de bateaux qui sont gravés dans la mémoire collective: le chalutier à vapeur Sirius, la frégate Unicorn, le sous-marin monoplace, sans oublier la chaloupe avec laquelle Tintin aborde les Rochers Noirs. Venez découvrir ces bateaux pendant le festival 'Ostende à l'Ancre'.

Chaque année et ce depuis 2002 les organisateurs mettent également un pays à l'honneur. Cette année, l'Italie sera la vedette de cette 8ème édition d'Ostende à l'ancre.

## De juiste koers naar een zekere toekomst !

Wereldwijd zijn er momenteel meer dan 20.000 koopvaardijofficieren te kort.

Ook de vraag van de maritieme industrie naar ex-zeevarenden overtreft ruimschoots het aanbod. Een nautische carrière biedt dan ook uitzicht op goedbetaalde tewerkstelling zowel tijdens als na de vaartijd!

De Hogere Zeevaartschool is de enige hogeschool in België die hiervoor de gepaste opleidingen aanbiedt:

- Bachelor & Master in de Nautische Wetenschappen
- Bachelor in de Scheepswerktuigkunde

Voor meer informatie bezoek onze website

**www.hzs.be**



**HOGERE ZEEVAARTSCHOOL**

Noordkasteel Oost 6, 2030 Antwerpen – Tel. 03-205 64 30 – Fax 03-225 06 39 – E-mail: [info@hzs.be](mailto:info@hzs.be)



## Een nieuw schoolschip? – Un nouveau navire-école?

Wij vernemen uit goede bron dat er onderhandelingen aan de gang zijn tussen de Hogere Zeevaartschool en de Poolse overheid, met de bedoeling een Poolse driemaster te charteren als schoolschip voor onze cadetten. Meer nieuws in ons volgend nummer.

Nous apprenons de bonne source que des négociations sont en cours entre l'Ecole Supérieure de Navigation et les autorités polonaises, dans le but d'affréter un trois-mâts polonais comme navire-école pour nos cadets. Suite dans notre prochain numéro.

## Cobelfret

Eind november stak de Pauline, Cobelfrets nieuwste aanwinst, voor het eerst de Noordzee over tussen Zeebrugge en Killingholme. Het betreft een schip van het Humber Max type –maximum grootte voor toegang tot de havens op de Humber rivier– en het luidt een nieuwe generatie in van ferry's in de shortseatrafik: 203 x 32,80 x 7,40m, 258 trailers/746 containers, 21,7 kn. Zodra het zusterschip, de Yasmine, dat in april 2007 gedoopt wordt, in de vaart komt zal de capaciteit op de route Zeebrugge-Killingholme gevoelig stijgen. Daarenboven heeft Cobelfret bij Flensburger Schiffbau Gesellschaft vier conro schepen besteld, die in 2008/09 en 2011 zullen opgeleverd worden; waarschijnlijk zullen ze oudere en kleinere schepen vervangen.

Fin novembre la Pauline, la plus récente acquisition de Cobelfret, fit pour la première fois la traversée Zeebruges/Killingholme. Il s'agit d'un navire du type Humber Max –capacité maximum pour desservir les ports sis sur la rivière Humber– qui inaugure une nouvelle génération de ferries 'shortsea': 203 x 32,80 x 7,40m, 258 semi-remorques/746 conteneurs, 21,7 nds. La mise en service du navire jumeau Yasmine, dont le baptême aura lieu en avril 2007, accroîtra dans une forte mesure la capacité sur le parcours Zeebruges-Killingholme. Par ailleurs Cobelfret vient de commander chez Flensburger Schiffbau Gesellschaft quatre navires conro qui seront livrés en 2008/09 et 2011; selon toute probabilité ils remplaceront des navires plus âgés et d'une capacité plus faible.

## Zetrafik Haven Luik – Trafik maritime Port de Liège

Vorig jaar werden 143 coasters geteld in de haven van Luik, 31 meer dan in 2005. Zij vervoerden ca. 210.000 ton goederen, een stijging met 30%; het betrof vooral metaal- en houtproducten bestemd voor het Verenigd Koninkrijk en Ierland.

L'année passé 143 caboteurs ont fait relâche dans le port de Liège, 31 de plus qu'en 2005. Ils transportèrent quelque 210.000 tonnes, une augmentation de 30%; il s'agissait principalement de métaux et de bois destinés au Royaume-Uni et à l'Irlande.

## Rederij Delphis – Armement Delphis

Deze Belgische rederij zal tussen mei en september vier containerschepen van 1600 teu charteren van Hapag-Lloyd en ze inzetten op haar feederdienst naar St-Petersburg. Delphis vaart intussen onder de merknaam Teamlines –naar de Duitse rederij die ze vorig jaar heeft overgenomen– voor al haar diensten, inclusief die naar Spanje, Portugal, Frankrijk en Groot-Brittannië. Wij vernemen zopas dat Delphis vijf nieuwe containerschepen van 2600 TEU heeft besteld, voor oplevering in 2009.

Cet armement belge affrêtera entre mai et septembre quatre navires-conteneurs de 1600 teu de la Hapag-Lloyd, pour son service à destination de Saint-Petersbourg. Entretemps Delphis navigue sous la marque Teamlines –d'après le nom de l'armement allemand acquis l'année passée– pour tous ses services, y compris ceux à destination de l'Espagne, du Portugal, de la France et de l'Angleterre. Nous apprenons d'autre part que Delphis vient de commander cinq navires à conteneurs, de 2600 TEU, pour livraison en 2009.

## Ferryways

Momenteel beschikt Ferryways over zeven roroschepen met een capaciteit van 85 tot 95 vrachtwagens. Deze schepen worden ingezet tussen Oostende en drie Engelse havens, nl. Ipswich, Tilbury en Killingholme-Immingham. De rederij bestudeert nu de mogelijkheid een vrachtverbinding op te starten tussen de 'koningin der badsteden' en het Spaanse El Ferrol. Tevens plant Ferryways de vernieuwing van haar vloot en wordt overwogen zes roroschepen aan te kopen, die operationeel zouden moeten zijn in 2009/10.

En ce moment Ferryways dispose de sept navires roro d'une capacité de 85 à 95 camions. Ces navires assurent la liaison entre Ostende et trois ports anglais, à savoir Ipswich, Tilbury et Killingholme-Immingham. L'armement étudie actuellement la possibilité d'une ligne maritime régulière entre 'la reine des plages' et El Ferrol en Espagne. Ferryways projette également de renouveler sa flotte et envisage l'acquisition de six navires roro, qui devraient être opérationnels en 2009/10.

J.B.



# MARITIEM PANORAMA

## OOSTENDSE HAVENTRAFIEK STAGNEERDE IN 2006

Sinds 2004 heeft de Oostendse zeegoederentrafiek haar saturatiepunt bereikt. De beperkte havenstructuren, de moeilijke start van de containertrafiek en de gebrekkige haventoeegang beletten de verdere groei van het maritieme goederenverkeer. Zo bedroeg het groeiritme van de globale trafiek slechts 1,9 % voor 2006

De containertrafiek in Oostende kende in 2006 een zware terugval en zakte met eventjes 44,6% ten opzichte van vorig jaar. De dienst van Kursia Linija op Klaipeda verdween in mei 2005 en de feederlijn die Oostende vanuit Antwerpen en Rotterdam een drietal keren per week aanloopt, deed het dit jaar niet zo goed. Desondanks blijft de havendirectie zoeken naar nieuwe shortsea containerdiensten voor Oostende.

Gangmaker van de Oostendse haven blijft de roro-sector die in 2006 zo'n 79 % van de globale haventrafiek uitmaakte. Volgens de eindcijfers gaat het om 6,25 mln. ton. De rederij Ferryways die op Ipswich, Immingham en Killingholme opereert, heeft in sept. 2006 een nieuwe vrachtdienst op Tilbury opgestart. Samen met de Ramsgate-lijn van Transeuropa Ferries biedt Oostende nu dagelijks 16 afvaarten op 5 verschillende bestemmingen.

De passagierstrafiek steeg in 2006 met 7% tot 230.040 eenheden.

Transeuropa Ferries startte in 2004 met het gecombineerd vervoer van vracht en passagiers op haar lijn naar Ramsgate. Sindsdien gaat deze trafiek in opgaande lijn. Daar de schepen op deze verbinding slechts

liep vertraging op. Het is nu wachten tot 2009 opdat de Oostendse haven over nieuwe mogelijkheden kan beschikken om haar maritieme trafiek te kunnen opkrikken.

Oostende 2006	Tonnage in ton	Groei 2005/2006
Roro-trafiek	6,25 mln	+1,7%
Containerverkeer	0,02 mln	-44,6%
Bulkgoederen	1,57 mln	+6,2%
Totale trafiek	7,897.000 ton	+1,9%
Passagiers	230.040 eenheden	+7,1%

gemotoriseerde passagiers aan boord nemen, steeg het aantal toeristische wagens dit jaar met liefst 121%.

Globaal bekeken bleef het groeiritme van de Oostendse haventrafiek beperkt tot 1,9% in 2006. Volgens de eindcijfers gaat het in globo om 7,89 miljoen ton, wat andermaal een absoluut record is. De verbreding van de haventoeegang die in 2007 moest afgerond zijn,

Oostende	
Jaar	Totaal tonnage
1999	3.108.127 ton
2000	4.307.026 ton
2001	4.826.796 ton
2002	6.238.731 ton
2003	7.218.939 ton
2004	7.544.826 ton
2005	7.745.571 ton
2006	7.897.000 ton (+1,9%)

H. Rogie

## QUEL AVENIR POUR LE TRAFIC PASSAGERS D'OSTENDE?

Il y a dix ans l'armement d'état RTM faisait faillite, tandis que son successeur Holyman/Sally cessait un an plus tard toute activité sur la liaison Ostende-Douvres. Le trafic passagers du port d'Ostende connut alors une régression impressionnante: de 1.149.539 passagers transités en 1998 à 231.364 en 2006.

Le trafic touristique d'Ostende stagne donc depuis la disparition de la RTM, mais dans quelques années, il se pourrait qu'Ostende connaisse un net regain d'activités dans ce secteur grâce à l'introduction d'une liaison ultrarapide sur Sheerness.

Un mauvais management, la suppression des taxfree-shops à bord,

et surtout la concurrence de Calais et du Chunnel causèrent la perte de la RTM. En l'espace d'une seule année, l'armement accusa un déficit de 50 mio d'euros. Le trafic roro et celui des voitures touristiques chutèrent également avec la disparition de la RTM. Le marché avait disparu d'un coup.

Entre-temps, l'armement Transeuropa Ferries avait ouvert une liaison entre Ostende et Ramsgate et à partir de 2004, des passagers motorisés furent admis à bord. C'est ainsi que le trafic passager d'Ostende put être porté à 231.364 unités en 2006, bien que ce chiffre reste loin en-dessous des prestations de la défunte RTM. Une



liaison plus importante au départ d'Ostende n'est possible que si un produit unique vient faire son apparition sur le marché, déclare le manager du port Paul Gerard.

### Des BGV sur une ligne Ostende-Sheerness?

Ce produit unique pourrait bien être le projet de l'armement britannique Chikara Shipping qui envisage de créer une liaison pour passagers ultrarapide entre Ostende et Sheerness. Cela se ferait à l'aide de tri-

marans développant une vitesse de 56 nœuds et qui feraient la traversée en une heure. Ces ferries reçurent l'appellation BGV, soit bateaux à grande vitesse. Ils doivent néanmoins encore être construits et testés, ce qui se ferait sur un trafic entre la Norvège d'une part, et Boulogne et Sheerness d'autre part. Si les tests s'avèrent satisfaisants, l'armement envisage de les aligner sur une liaison pour passagers Ostende-Sheerness. Cela pourrait se faire dans les prochaines années.

Tandis que d'aucuns considèrent ce projet comme utopique, le manager

portuaire Paul Gerard est plutôt optimiste. Selon lui, cette ligne ultrarapide pourrait devenir un produit unique sur le marché transmanche et concurrencer ainsi le port de Calais et le tunnel sous la Manche. Ce projet est encore à l'état embryonnaire, mais nous avons fait savoir qu'Ostende est prêt à collaborer, déclara Paul Gerard.

H. Rogie

## De Marine van de Belgen

Dit uiterst gedocumenteerd werk brengt op didactische wijze een overzicht van de geschiedenis van de Marine en haar toekomstperspectieven.

Het beschrijft niet alleen het maritiem verleden van onze vroegere provincies en van het begin van het koninkrijk België. Ook het leven van de Marine, haar operaties en de inzet van haar zeelui tijdens de laatste zeven decennia worden uitvoerig behandeld.

Het boek bevat een geheel van gegevens en commentaren betreffende de middelen, de schepen en het personeel, de voornaamste oorlogsoperaties, crisissen- en vredesopdrachten en de actie van de Staat op zee.

Tekeningen en foto's, kaarten en grafieken vervolledigen de tekst zodat een modern geheel wordt gevormd. De zeer uitgebreide bibliografie wordt vervolledigd met een index van namen van zeelui en auteurs.

«De Marine van de Belgen» is een referentiewerk over de Marinecomponent en een uitstekend hulpmiddel voor al degenen die hun kennis ervan willen verrijken.

J.-P. De Bruyne, De Marine van de Belgen, Uitgeverij van Defensie, 16,5x24cm, ongeveer 600 bladzijden en 80 illustraties. Verkrijgbaar in de Museum Shop aan de prijs van 15 euros of na storting van 20 euros (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer 310-1260868-51 met vermelding van het adres van de bestemming en de gewenste versie (nederlands of frans).

## La Marine des Belges

Abondamment documenté, cet ouvrage présente de manière didactique un aperçu de l'histoire de la Marine et de ses perspectives actuelles d'avenir.

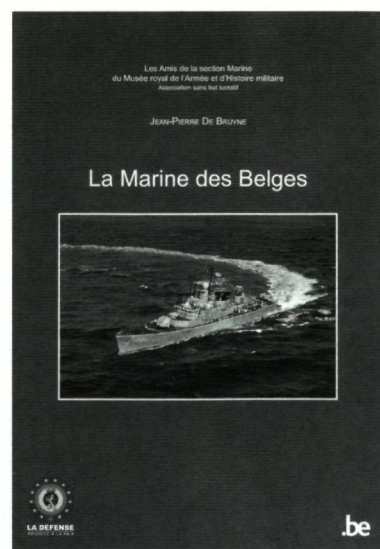
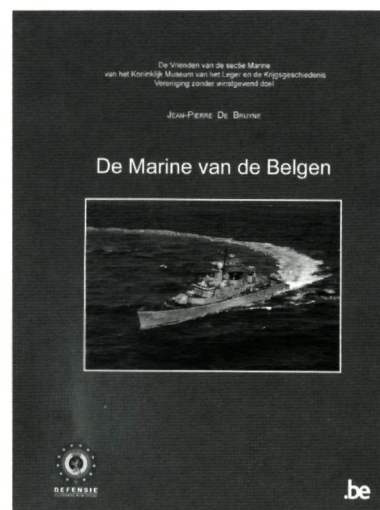
Il ne se limite pas au passé maritime de nos anciennes provinces ou aux débuts du royaume de Belgique, mais s'étend largement à la vie de la Marine, à ses opérations et à l'engagement de ses marins au cours des sept dernières décennies.

L'ouvrage fournit un ensemble d'informations et de commentaires sur les ressources, les navires et le personnel, les principales opérations de guerre, de crises et de paix et de l'action de l'Etat en mer.

Dessins et photographies, cartes et graphiques complètent les textes et donnent une allure moderne à la documentation. La bibliographie très étendue est accompagnée d'index de noms de marins et d'auteurs.

«La Marine des Belges» est un ouvrage de référence sur la composante Marine et un remarquable outil de travail pour tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances à son sujet.

J.-P. De Bruyne, La Marine des Belges, Editions de la Défense, 16,5x24cm, environ 600 pages et 80 illustrations. Ouvrage disponible à la boutique du Musée au prix de 15 euros ou après virement de 20 euros (port compris) au compte 310-1260868-51 avec mention de l'adresse du destinataire et de la version (français ou néerlandais).



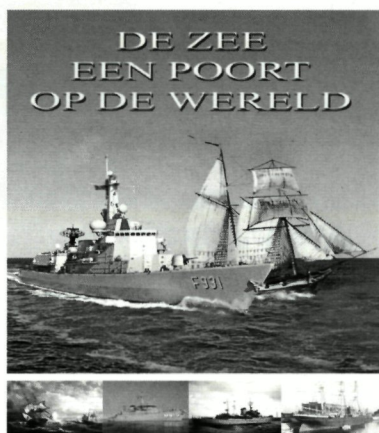


## De zee: een poort op de wereld

Ter gelegenheid van de tijdelijke tentoonstelling naar aanleiding van de 175ste verjaardag van de Marine, onder het thema «De zee: een poort op de wereld», heeft het Museum een boek uitgegeven waarin de geschiedenis van de Marine en de diverse thema's van de tentoonstelling worden beschreven. Dit werk geeft een samenvatting van de bestaansreden van een Marine in België, zowel in het verleden als in de toekomst, op gebied van defensie en om economische en diplomatieke redenen. Het gedeelte «navigatie en communicatie» geeft een beeld van de ondernemingsgeest van de zeelui uit de vorige eeuwen om de zee te trotseren en onbekende horizons te ontdekken.

De geschiedenis van de Belgische Marine vanaf 1830 tot vandaag wordt voorgesteld aan de hand van een uitgebreide iconografie met onuitgegeven afbeeldingen. De opdrachten en de taken van de marine tijdens de wereldoorlogen en de meer recentelijke conflicten worden weergegeven met een bijzondere zorg voor historische juistheid. De koopvaardij, die meer dan ooit meewerkt aan de economische toekomst van ons land, komt eveneens aan bod.

In een aantal bijlagen, wordt meer gespecialiseerde informatie gegeven omtrent de actie van de Staat op zee, de inzet van konvooien tijdens de twee wereldoorlogen, de techniek van het mijnenvegen, de technologie en de scheepsconstructie, het wetenschappelijk onderzoek op zee en de evolutie van de uniformen van de zeelui, om te eindigen met een vergelijking van het leven aan boord van een schip uit de XIXde eeuw en dat op een modern fregat. Ondergedompeld in het boek, zoals in de oceaan, ontdekt de lezer een enthousiast en smeug bewijs dat zelfs voor de Belgen de zee inderdaad een brede poort op de wereld opent. De uitgave «De zee : een poort op de wereld» is verkrijgbaar in de shop van het Museum voor 15 € of na reservatie op onze website [www.klm-mra.be](http://www.klm-mra.be)

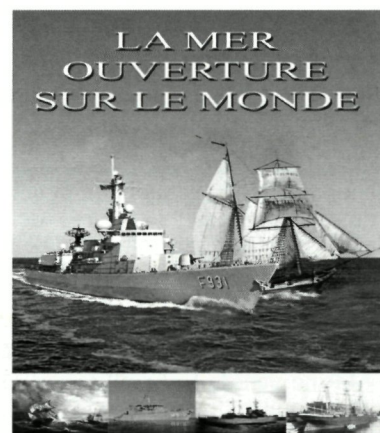


## La mer, ouverture sur le monde

En complément de l'exposition temporaire consacrée au 175ème anniversaire de la Marine, et dont le thème est «La mer, ouverture sur le monde», le Musée Royal de l'Armée édite une publication retraçant l'histoire de la Marine belge et présentant les différents thèmes abordés dans l'exposition. Ce document offre une synthèse de la raison d'être d'une marine pour la Belgique, tant pour hier que pour demain, aussi bien dans le domaine de la défense qu'en matières économiques et diplomatiques. La partie consacrée à la navigation et aux communications démontre implicitement l'audace des marins des siècles passés pour affronter la mer et l'inconnu au-delà de l'horizon.

L'histoire de la Marine belge de 1830 à nos jours est ensuite présentée avec une abondante iconographie, riche en illustrations inédites. Missions et tâches de la marine lors des guerres mondiales et pendant les crises plus récentes sont racontées avec un souci constant de vérité historique. La Marine marchande n'est pas oubliée, elle qui participe plus que jamais à l'avenir économique du pays.

Enfin, une série d'annexes apportent quelques informations plus spécialisées sur l'action de l'Etat en mer, sur l'usage des convois durant les deux conflits mondiaux, sur la lutte contre les mines, sur la technologie et la construction navale et sur la recherche scientifique en mer, sur l'évolution des uniformes des marins, pour terminer par une comparaison sur la vie à bord entre un navire du XIXème siècle et une frégate moderne. En plongeant dans ce livre comme dans l'océan, le lecteur découvrira avec enthousiasme et saveur que, même pour les Belges, la mer ouvre effectivement une large porte sur le monde. La publication «La mer, ouverture sur le monde» est disponible à la boutique du Musée pour 15€ ou sur réservation via notre site [www.klm-mra.be](http://www.klm-mra.be)





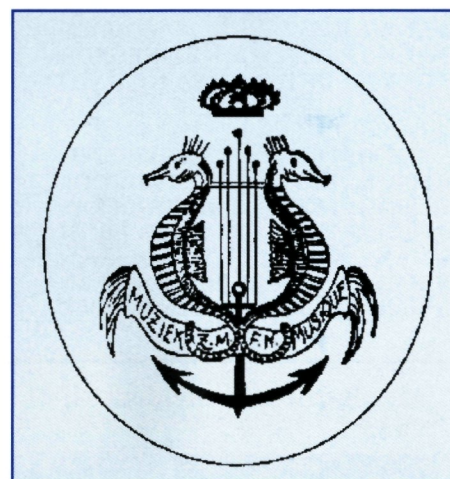
# PLANNING 2007

## P902 LIBERATION

DATUM - DATE	PLAATS - LIEU	DATUM - DATE	PLAATS - LIEU
04/05 - 06/05/07	LEUVEN	13/09 - 16/09/07	LEOPOLDSBURG
10/05 - 13/05/07	GENT	18/09 - 23/09/07	HUY
16/05 - 19/05/07	LOKEREN	28/09 - 30/09/07	LANDELIES
24/05 - 27/05/07	MENEN	04/10 - 07/10/07	ATH
30/05 - 02/06/07	FREYR	11/10 - 14/10/07	ANTWERPEN
07/06 - 10/06/07	NAMUR	18/10 - 21/10/07	HASSELT
14/06 - 17/06/07	MERBES	01/11 - 04/11/07	FLOREFFE
28/06 - 02/07/07	HAMME	08/11 - 11/11/07	KUURNE
23/08 - 26/08/07	WERVIK	15/11 - 18/11/07	DEINZE
30/08 - 02/09/07	GRAMMONT	22/11 - 25/11/07	ZWEVEGEM

### KONINKLIJKE MUZIEKKAPEL VAN DE MARINE MUSIQUE ROYALE DE LA MARINE

10/05/07	DIEST Concert 20.00 u/h
11/05/07	MARCHE EN FAMENNE 13.00 u/h
23/05/07	EVERE Ontvangst 13.30 u/h
30/05/07	ZEEBRUGGE 09.30 u/h
01/06/07	NIVELLES Taptoe 14.15 u/h
07/06/07	OOSTENDE Concert IBIS 20.00 u/h
08/06/07	TOURNAI Concert Maison de la Culture 20.00 u/h
23/06/07	MARCHE EN FAMENNE Athenée Royale 14.30 u/h



### ACTIVITEITEN VAN DE DIENST PUBLIC RELATIONS VAN DE MARINE ACTIVITES DU SERVICE DES RELATIONS PUBLIQUES DE LA MARINE

Om de adressen van de tentoonstellingen terug te vinden gelieve te surfen naar <http://www.mil.be/def/index.asp> enkele weken voor de evenementen  
Pour retrouver les adresses des expositions, surfez sur <http://www.mil.be/def/index.asp> quelques semaines avant la date de l'événement

DATUM - DATE	PLAATS - ENDROIT	BESCHRIJVING DESCRIPTION	THEMA - THEME	BOETIEK Neptunus BOUTIQUE Neptunus
04/05 - 06/05/07	LEUVEN	JOINT EVENT		
10/05 - 13/05/07	GENT	JOINT EVENT		
16/05 - 19/05/07	LOKEREN	JOINT EVENT		
24/05 - 27/05/07	MENEN	JOINT EVENT		
25/05 - 28/05/07	OOSTENDE	JOINT EVENT	Oostende voor Anker	JA / OUI
30/05 - 02/06/07	FREYR	JOINT EVENT	M Frégate	
29/06 - 01/07/07	KOKSIJDE	JOINT EVENT	Defensie dagen / Journées défense	JA / OUI
07/07 - 08/07/07	ZEEBRUGGE	JOINT EVENT	Opendeur / portes ouvertes	JA / OUI
18/09 - 23/09/07	HUY	JOINT EVENT		
30/09/07	GENT	JOINT EVENT	Flikkendag	JA / OUI
04/10 - 07/10/07	ATH	JOINT EVENT		
18/10 - 21/10/07	HASSELT	JOINT EVENT		
09/12/07	PEUTIE	JOINT EVENT	JNIF	JA / OUI



# **AANLEGGEN VAN BELGISCHE MARINESCHEPEN IN HET BUITENLAND IN 2006** **ESCALES DES NAVIRES DE LA MARINE BELGE A L'ETRANGER EN 2006**

## **WESTDIEP**

27 FEB - 01 MAR  
04 MAR - 06 MAR  
09 MAR - 13 MAR  
18 MAR - 20 MAR  
15 APR - 17 APR  
21 APR - 23 APR  
26 APR  
29 APR - 01 MEI  
03 MEI - 08 MEI  
20 MEI - 23 MEI  
15 JUN - 18 JUN

CASABLANCA  
ALGIERS  
TUNIS  
ALEXANDRIA  
AQABA  
HAIFA  
SOUDA  
CAGLIARI  
TOULON  
WILLEMSTAD  
SAN JUAN

07 APR - 09 APR  
05 MEI - 10 MEI  
12 MEI - 14 MEI  
30 MEI - 1 JUN  
06 JUN - 07 JUN  
13 JUL - 15 JUL

## **NARCIS**

24 FEB - 26 FEB  
15 APR - 17 APR  
11 AUG - 17 AUG  
18 AUG - 20 AUG  
25 AUG - 27 AUG  
31 AUG - 03 SEP  
15 SEP - 17 SEP

KRISTIANSAND  
BREMERHAVEN  
DELFIJL  
ROTA  
TENERIFE  
DEN HELDER

20 JUL - 22 JUL  
26 - 28 JUL  
02 AUG  
07 AUG - 09 AUG  
13 OCT - 15 OCT  
20 OCT - 22 OCT

LISSABON  
CADIZ  
AVIERO  
LA CORUNA  
WEYMOUTH  
PORTSMOUTH

## **ASTER**

03 DEC - 05 DEC  
15 DEC - 17 DEC

LEHMBECK  
STAVANGER

## **BELLIS**

28 APR - 30 APR  
05 MEI - 07 MEI  
12 MEI - 14 MEI  
14 JUL - 16 JUL  
21 JUL - 23 JUL  
13 OKT - 15 OKT

CARDIFF  
LA CORUNA  
AGADIR  
LONDEN  
EDINBURGH  
SAINT-MALO

## **PRIMULA**

07 APR - 09 APR  
05 MEI - 07 MEI  
13 MEI - 14 MEI  
19 MEI - 21 MEI  
26 MEI - 28 MEI  
04 JUN - 07 JUN  
14 JUL - 16 JUL  
21 JUL - 23 JUL

DEN HELDER  
STAVANGER  
BERGEN  
BERGEN  
BERGEN  
DEN HELDER  
LONDEN  
EDINBURGH

## **BELGICA**

10 MEI - 12 MEI  
03 MEI - 08 MEI  
02 JUN - 04 JUN  
15 SEP - 17 SEP

BERGEN  
BREST  
BREST  
CORK  
GRIMSBY  
GRIMSBY

## **ALBATROS**

10 MEI - 12 MEI  
03 MEI - 08 MEI  
02 JUN - 04 JUN  
15 SEP - 17 SEP

GRIMSBY  
PETERSTAD BOOM  
ST.MALO  
GUERNSEY

## **VALCKE**

20 OCT - 23 OCT

LOWESTOFT

## **CROCUS**

03 FEB - 05 FEB  
10 FEB - 12 FEB  
17 FEB - 19 FEB  
24 FEB - 26 FEB  
02 MAR - 05 MAR  
19 MAR - 20 MAR  
23 MAR - 26 MAR

CHERBOURG  
LIVERPOOL  
LONDONDERRY  
LEITH  
BERGEN  
HAKONSVERN  
DEN HELDER

## **GODETIA**

23 AUG  
26 AUG - 27 AUG

DEN HELDER  
DEN HELDER

## **ZENOBE GRAMME**

09 JUN - 1 JUN  
06 JUL - 08 JUL

BRIXHAM  
ST.MALO

**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**

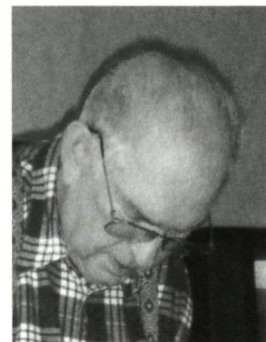
**C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:**



**1OM (b.d.) P. DUVIVIER**



**1OM (b.d.) P. VAN BRITSOM**



**1MC (b.d.) G. MARTENS**



**1MC (e.r.) R. VANDERBEKE**



**1MC (b.d.) S. VANDERHAEGEN**

**KTZ (b.d.) L. DE GROOTE**

**KTZ (RHR) E. DE LANGHE**

**IMP (e.r.) R. MAUHIN**

**1OM (b.d.) O. MOERMAN**

**1MP (e.r.) G. TREMPONT**



## Afscheid van Padre Daniël Van Parijs

Op 19 januari jl. overleed te Oostende rustend hoofdaalmoezenier van de Marine Daniël Van Parijs op de leeftijd van 84 jaar. Als jonge priester gaf hij eerst les aan het OLV-College te Oostende maar vanaf 1954 belandde hij definitief in de marinemiddens: in dat jaar werd hij inderdaad benoemd tot directeur van de Visserijschool Paster Pype. Zijn drang naar perfectie bracht hem ertoe in zijn eigen school een avondcursus zeevaartkunde te volgen, wat hem het brevet van 'schipper ter visserij 1ste klas' opleverde, titel waar hij terecht trots op ging. In januari 1956 werd hij tot reserve-aalmoezenier bij de toenmalige Zeemacht benoemd en in oktober van het volgende jaar volbracht hij zijn eerste wederoproeping aan boord van de algerine Van Haverbeke. Dat was het begin van een indrukwekkende reeks inschepingen op zowat alle scheepstypes van onze Marine. Schepen als de Lecointe, de De Moor, de De Gerlache, de Kamina, de Zinnia, de Godetia enz. prijken op het palmares van onze padre. Zijn korte walbeurten waren voor hem onwelkome onderbrekingen tussen twee inschepingen! Aan boord was hij de betrouwbare en discrete raadsman van de commandant, de joviale collega van de wardroom, de steeds beschikbare en uitverkoren tussenpersoon voor diegenen die iets ter kennis wensten te brengen, maar bovenal de vertrouwensman en vriend van gans de bemanning. Zijn aangeboren bescheidenheid en onaantastbaar goed humeur kwamen van pas op die ogenblikken waarop bemanningsleden met geprikkelde zenuwen de welgekende moeilijkheden van het zeemansleven en van het langdurig samenzijn doorworstelden. Iedereen genoot van zijn warme menselijkheid en zijn geruststellende aanwezigheid.



In 1977 werd hij tot hoofdaalmoezenier benoemd. Eind april 1987 ging hij met pensioen. Maar dat belette hem niet op regelmatig eventjes binnen te springen. Zo verknocht was hij met onze Marine dat hij geen afscheid kon nemen! Hij bracht zijn laatste jaren trouwens door in de buurt, in een appartement aan de Vindictivelaan met uitzicht op de Mercator.

Een doorgoed mens met een bijzonder hart, een vriend en vertrouwensman van matroos tot admiraal heeft ons voorgoed verlaten. Hij ruste in vrede!



Misviering aan boord van de Kamina.



Siesta aan boord van de Kamina: v.l.n.r. Padre D. Van Parijs, VTZ G. Ameloot en VTZ P. Daman.



Gezellig samen «zingen» in de Wardroom



## LEDEN WELDOENERS

## MEMBRES BIENFAITEURS

- ADRIAENSSSENS A.10M - TIELRODE  
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
ARRIGHI D. - Sint-Stevens-Woluwe  
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef (b.d.) - OOSTENDE  
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
BERGEZ J. Korvetkapitein - BRUGGE (Sint-Michiels)  
BERO M. - OOSTENDE  
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - VLISSEGEM  
BLAUWET R. - ASSEBROEK  
BOECKMANS R. - AUDERGHEM  
BOFFE A. - BRUXELLES  
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
BONNEWIJN F. - Tervuren  
BORGHS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN  
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
BRACKE A. Fregatkapitein - DE PINTE  
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN  
BULCKE R. - TURNHOUT  
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS  
CAEYZEELE-BERTHELS F. - BOEZINGE  
CAMBRON X. Enseigne de vaisseau (R) - WATERLOO  
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS  
CAUWELS E. - DE PINTE  
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU  
CLAREMBEAUX M CPF RHR - AYWAILLE  
COGGHE C. Kwartiermeester - OOSTENDE  
COLLETTE J.-M. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
CORNEZ Ph. Capitaine de frégate - OOSTENDE  
Corps Royal des Cadets de Marine-Nationa - BRUXELLES  
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
DAMMAN-KONINGS - KOEKELBERG  
DANGOTTE J. - BOUSVAL  
DE BIE R. - BRUXELLES  
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES  
DE CLEYN A. - WILRIJK  
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES  
DE COCK-CLARYSSE. - BRUGGE  
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT  
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE  
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN 6  
DE METS A.KVK (T) - VARSENARE  
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BRUGGE  
DE VALKENEER F. - WATERLOO  
DE WACHTER M. - MERKSEM  
DECLERCK F. 1LZ(R) - LANGEMARK-POELKAPELLE  
DECORTE B. - OOSTENDE  
DECROLY P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - RHODE ST. GENESE  
DEGRAER P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - GRIMBERGEN  
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO  
DELGOFFE C. Eerste meester-chef - DE HAAN  
DENAUIW J.-L. Eerste meester chef - JABBEKE(Snellegem)  
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)  
DEROO J. - DESTELBERGEN  
DESAEGER R. - AINE-L'ALLEUD  
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN  
DESWAENE .-L. - BRUXELLES  
DHONT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
DHONT G. - LIMELETTE  
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
DREESSEN-HERRLING R. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
DUHOUX J.M. - KNOKKE-HEIST  
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
DUMONT R. - GENT  
DUMONT-MAROTTE C. Mme Vve Capitaine de vaisseau (e.r.) - BRUXELLES  
DUSAUCOIS J.CL. - LESSINES  
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee ® - HULDENBERG  
ESCH P. - BRUXELLES  
FAICT M. LTZ(R) - BRUGGE  
FALASCA A. - CHIEVRES  
GACAS J. Vaandrig-ter-zee 2e Kl. - MOERBEKE  
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES  
GHEYSSENS G. - ITTERBEEK  
GODDAERT M. - EKEREN  
GOUSSAERT F. KTZ IMM - ST.-STEVENS-WOLUWE  
GROESEMANN M. CPT CRCM - IXELLES  
HACHA Ch. - HERENT  
HAP V. Korvetkapitein - ASSEBROEK-BRUGGE 4  
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES  
HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - WILRIJK  
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN  
HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE  
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
HERBOTS P. - HASSELT  
HERMIS SODALES-ROYAL NAVY SECTION BELGE - OOSTENDE  
HERNOU R. - BRUGGE  
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
HEUSDENS R. - LA GLEIZE  
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER  
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
HOZEAU DE LEHAIE CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - MONS  
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK  
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG  
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM  
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
JANSSENS P. - KAPELLEN  
KARPEZ M. OMC - LOPPEM  
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN  
LACROIX E. - GENT  
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
LAMBRECHTS L. - STABROEK  
LAUWERS R. - ANTWERPEN  
LE HARDY DE BEAULIEU VCTE - GOSSÉLIES  
LEBON J. - COUVIN  
LEFEVRE-SEYNAEVE C. - OOSTENDE  
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING  
LEKEUX R. - BRUXELLES  
LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE  
LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE



LIPPEVELD L. - ANTWERPEN  
 LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE  
 MARLIER J.M. - SOIGNIES  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE  
 MICHIENSSENS M. Ere Eerstemeester-chef -  
 ST. ANDRIES  
 MICHILSENS P. FKP(R) - HOBOKEN  
 MONIQUET G. «THE NELSON SWEEPER» - TIENEN  
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 MULTI N.V. - KRUIBEKE  
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN  
 ZEEMACHT - KEMPEN - GEEL  
 NAVDETANT - ANTWERPEN  
 OTS S. Korvetkapitein - VLISSEGEM  
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN 6  
 PERMENTIER-SCHALTIN F. - AALST  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)  
 PIERARD R. - JAMBES  
 PIRONGS P. - OEVEL (WESTERLO)  
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN  
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE  
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - JABBEKE  
 RASQUIN R. - BRUXELLES  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 REYNIERS O. Ere-1MC - ST. NIKLAAS  
 ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD  
 ROTEN L. - SCHERPENHEUVEL  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SANDRAS Ph. - BREDENE  
 SAP M. - OOSTENDE  
 SAUWEN J. - BRUXELLES 2  
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart -  
 KAPELLEN  
 SOETENS Y. Capitaine de frégate(R) - OOSTENDE  
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D.MTC - HEIST-AAN-ZEE  
 SUYS S. - Korvetkapitein ASSEBROEK  
 TAUBER G. Luitenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) -  
 TERVUREN  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R)  
 BRAINE L'ALLEUD  
 THYS R. - EDEGEM  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe  
 Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 VAN BELLE-VAN DEN BOGAERDE L. -  
 SINT-AMANDSBERG  
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (R) - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) -  
 COURT ST. ETIENNE  
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES

VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein -  
 CONCARNEAU FINISTERE  
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Kapitein-ter-zee (R) - ANTWERPEN  
 VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -  
 MECHELEN  
 VAN DER BEKEN-SANDRAS - BOUSSU  
 VAN DER PLANKEN-HUYSMANS - RUMST  
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -  
 CHAUMONT-GISTOUX  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -  
 ANTWERPEN  
 VAN NECK D. - AALST  
 VAN SPRANG J. - GENT  
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK  
 VANDERPERREN F. Korporaal Chef (b.d.) -  
 STERREBEEK-ZAVENTEM  
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN  
 VANDERWAL J. - OOSTENDE  
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-LE-TILLEUL  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) -  
 OOSTKAMP  
 VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein-  
 BOVEKERKE  
 VANTORRE A. - OOSTENDE  
 VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE  
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT-  
 ANTWERPEN - MORTSEL  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES  
 VERRIEST H. - OOSTKAMP  
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE  
 VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee (R) - ANTWERPEN  
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT  
 VOITH S.A. - BRUXELLES  
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT  
 OOSTENDE  
 WARNAUTS P. Vice-Amiral - BRUGGE  
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES  
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 23 april 2007  
 Clôturé à la date du 23 avril 2007





## **EADS Defence Electronics. The Innovative Power.**

En tant que fournisseur de technologie de premier rang nous développons des senseurs, des systèmes d'avionique et appareils de guerre électronique pour toutes plates-formes déployées par les forces armées autour du monde.

Avec des solutions innovatrices nous vous aidons à effectuer vos missions avec succès.

*Als eersterangs leverancier van technologie ontwerpen wij sensoren, luchtvaart-elektronica en apparatuur voor elektronische oorlogsvoering voor alle platformen die door strijdkrachten wereldwijd ingezet worden.*

*Met innovatieve oplossingen helpen wij U om uw missies succesvol uit te voeren.*

Defence Electronics, a Business Unit of the Defence & Security Systems Division.  
[www.eads.com](http://www.eads.com) [de@eads.com](mailto:de@eads.com)

### **EADS**

Defence Electronics

D-89070 Ulm

Phone: +49 (0) 731. 392-3900

Fax: +49 (0) 731. 392-203900

### **EADS Defence & Security Systems Belgium NV**

Siemenslaan 16

B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50.831-802

Fax: +32 (0) 50.831-803